

Freie Hansestadt Bremen

Verkehrskonzept Weserstadion
- Fortschreibung

Verkehrskonzept Weserstadion - Fortschreibung

- Endbericht zum Projekt Nr. 0640 -

Auftraggeber:

Freie Hansestadt Bremen
Senator für Bau, Umwelt und Verkehr

Auftragnehmer:

Ingenieurgesellschaft
Schnüll Haller und Partner
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511/21 978-320
Fax: 0511/21 978-333
info@schnuell-haller.de
www.schnuell-haller.de

Projektleitung:

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Haller

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Harald von Lübke

Hannover, Dezember 2006

Inhalt

Seite

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Problemstellung und Zielsetzung | 1 |
| 2 | Ausgangssituation | 2 |
| 2.1 | Verkehrliche Situation | 2 |
| 2.2 | Abschätzung der Stellplatznachfrage | 2 |
| 3 | Anwohnerschutzkonzept | 6 |
| 3.1 | Allgemeines / Planungsziele | 6 |
| 3.2 | Anwohnerschutzzone Weserstadion | 9 |
| 4 | Parkraumkonzept | 12 |
| 4.1 | Planungsziele | 12 |
| 4.2 | Zukünftiges Parkraumangebot | 13 |
| 4.3 | Erschließung der stadionbezogenen Parkmöglichkeiten | 16 |
| 4.3.1 | Allgemeines | 16 |
| 4.3.2 | Erschließung der Stadionparkplätze | 16 |
| 4.3.3 | Erschließung des P + R-Standortes Hemelinger Hafen | 17 |
| 4.4 | P + R-Verkehr zum Weserstadion | 18 |
| 4.5 | P + R-Verkehr Hemelinger Hafen | 19 |
| 4.5.1 | P + R-Verkehr bei der Anreise | 19 |
| 4.5.2 | P + R-Verkehr bei der Abreise | 20 |
| 4.6 | Sperrung des Osterdeichs | 22 |
| 5 | Wegweisungs- und Beschilderungskonzept | 24 |
| 5.1 | P + R-Wegweisung für den Fernverkehr | 24 |
| 5.2 | Wegweisung zu den kleineren P + R-Standorten | 26 |
| 5.3 | Beschilderung Osterdeichsperrung | 28 |
| 5.4 | Umleitungsbeschilderung | 28 |
| 5.5 | Beschilderung der Anwohnerschutzzone | 30 |
| 6 | Kostenschätzung | 32 |
| 6.1 | Investitionskosten | 33 |
| 6.1.1 | Dynamische und statische P + R-Wegweisung im nachgeordneten Netz | 33 |
| 6.1.2 | Dynamische und statische P + R-Wegweisung an Bundesfernstraßen | 33 |
| 6.1.3 | Ingenieurleistungen einschließlich RE-Entwurf für dynamische und statische P + R-Wegweisung | 35 |
| 6.1.4 | Beschilderung der Haltestellen für P + R-Busse | 35 |
| 6.1.5 | Beschilderung der Anwohnerschutzzone mit Klapptafeln | 35 |
| 6.1.6 | Beschilderung der kleineren P + R-Standorte mit Klapptafeln | 35 |
| 6.1.7 | Beschilderung der Umleitungsstrecken mit Klapptafeln | 36 |
| 6.1.8 | Absperrmaßnahmen für die Anwohnerschutzzone | 36 |
| 6.1.9 | Umsetzung des privilegierten Parkens auf den Stadionparkplätzen | 37 |
| 6.1.10 | Ergänzung der Programme für die Lichtsignalsteuerungen | 37 |
| 6.2 | Betriebskosten | 38 |
| 6.2.1 | Auf- und Abbau der temporären Absperr- und Beschilderungsmaßnahmen für die Anwohnerschutzzone | 38 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 6.2.2 | Auf- und Zuklappen der wegweisenden Beschilderung und der P + R-Beschilderung im weiteren Umfeld der Anwohnerschutzzone | 38 |
| 6.2.3 | Auf- und Zuklappen der Umleitungsbeschilderung | 38 |
| 6.2.4 | Kontrolle an den Ein- und Ausfahrten der Anwohnerschutzzone | 39 |
| 6.2.5 | Sonstige Betriebskosten | 39 |
| 6.3 | Zusammenfassung der Kostenschätzung | 40 |
| 7 | Zusammenfassung der Ergebnisse | 41 |

1 Problemstellung und Zielsetzung

Im Rahmen des Moderationsverfahrens Pauliner Marsch wurde zwischen der Anwohnerschaft Pauliner Marsch, den Vereinen in der Pauliner Marsch, dem SV Werder Bremen und dem Senat der Freien Hansestadt Bremen am 21.04.2005 ein Kontrakt geschlossen. Darin wird die Absicht bekräftigt, insbesondere bei Großveranstaltungen im Weserstadion die Belastungen durch den fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehr im angrenzenden Wohnumfeld zu reduzieren. Als Voraussetzung für eine Entlastung von Wohnquartieren soll dem motorisierten Veranstaltungsverkehr stadtverträglich und der Nachfrage entsprechend Parkraum angeboten werden.

Vor diesem Hintergrund wird im Rahmen der vorliegenden Untersuchung ein Anwohnerschutzkonzept für den Veranstaltungsort Weserstadion erarbeitet, welches geeignete Maßnahmen zum Schutz des Wohnumfeldes vor Belastungen durch den Veranstaltungsverkehr aufzeigt und auch den Anforderungen der bei der geplanten Erweiterung des Weserstadions um etwa 8.000 auf dann etwa 50.000 Plätze zu erwartenden Veranstaltungsverkehre gerecht wird.

Begleitend dazu wird ein P+R-Konzept entwickelt, da bei einer Beschränkung der stadionnahen Parkraumkapazitäten nur über eine Ausweitung des P+R-Angebotes die erforderlichen Parkraumkapazitäten für Veranstaltungsbesucher bereitgestellt werden können. Im Einzelnen wird dazu die Erreichbarkeit der P+R-Standorte für über das Fernstraßennetz anreisende Stadionbesucher überprüft, eine umfassende dynamische Wegweisung mit ergänzenden statischen Komponenten aufgebaut und ein ÖPNV-Konzept für eine leistungsfähige Anbindung der P+R-Standorte an das Stadion entwickelt.

2 Ausgangssituation

2.1 Verkehrliche Situation

Eine umfassende Beschreibung der verkehrlichen Situation am Weserstadion und in den angrenzenden Wohnquartieren ist im Verkehrskonzept Weserstadion¹ dokumentiert. Im Rahmen der damaligen Erhebungen wurde festgestellt, dass im Bereich Lüneburger Straße/Am Schwarzen Meer/Am Hulsberg/Stader Straße/Osterdeich samstags bei Fußballspielen von Werder Bremen knapp 900 Kfz mehr parken als an spielfreien Wochenenden. Bedingt durch eine Vielzahl verbotswidrig abgestellter Kraftfahrzeuge lag in den nahezu allen Straßenräumen dieses Quartiers die Auslastung der Parkmöglichkeiten deutlich über 100 %. Diese Situation hat auch gegenwärtig Bestand.

Die regulären Stadionparkplätze am Fuß des Osterdeichs in der Pauliner Marsch werden gegenwärtig vom Osterdeich über die Westrampe und die Ostrampe erschlossen. Die Zufahrt über die Westrampe ist nur nach Kontrolle für Besucher mit einer entsprechenden Berechtigung möglich. Für Spontanparker besteht die Möglichkeit, über die Ostrampe einen gebührenpflichtigen Stellplatz zu beparken. Gleichzeitig wird die Ostrampe aber durch den Pendelverkehr der P+R-Busse (vor Veranstaltungsbeginn und nach Veranstaltungsende) sowie durch die ankommenden Reisebusse befahren, so dass sich hier eine sehr schwierige, überlastete Verkehrssituation mit großer Störanfälligkeit bei der An- und Abreise darstellt.

2.2 Abschätzung der Stellplatznachfrage

Zur Saison 2003/2004 wurde zwischen dem Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) und Werder Bremen eine Vereinbarung zur Einführung eines Kombitickets getroffen. Dazu wurde in der Rückserie der Saison 2003/2004 vom VBN eine Zuschauerbefragung² durchgeführt. Das für das Verkehrskonzept Weserstadion – Fortschreibung wesentliche Ergebnis zur Verkehrsmittelwahl ist in Bild 1 dargestellt. Demnach liegt der Besucheranteil, der als Fahrer bzw. Mitfahrer im Pkw anreist, bei etwa 41,4 %.

¹ Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner
Verkehrskonzept Weserstadion, Untersuchung im Auftrag der Bremer Sport und Freizeit GmbH, Hannover 2002

² Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH
KombiTicket Werder Bremen, Auswertung einer Befragung bei Heimspielen des SV Werder Bremen im Bereich Bremer Weserstadion am 28.02., 13.03. und am 04.04.2004, Bremen 2004

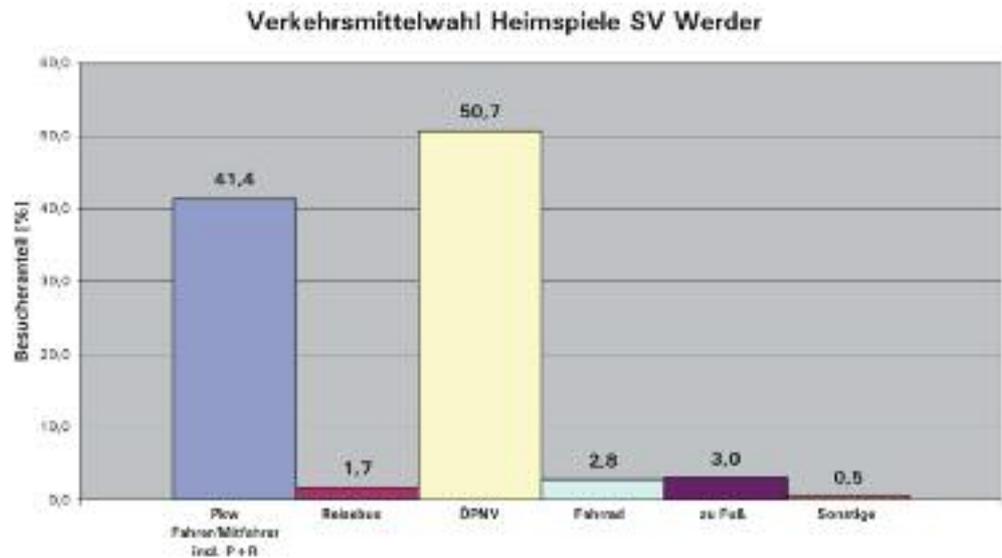


Bild 1: Verkehrsmittelwahl der Besucher bei Heimspielen von Werder Bremen

Auf der Grundlage dieser Verteilung wird die zukünftige Stellplatznachfrage ermittelt, bei der – um ein belastbares Mengengerüst zu erhalten – ein auf etwa 50.000 Zuschauer ausgebautes und ausverkauftes Weserstadion unterstellt wird (vgl. Tabelle 1). Bei der gegenwärtigen Stadiongröße liegt die Stellplatznachfrage etwa 15 % darunter.

| Verkehrsmittelwahl und Stellplatznachfrage Weserstadion | | | |
|--|---------------------------|--|-------------------|
| Fußballspiele mit Kombiticket - 50.000 Besucher | | | |
| | Besucheranteil [%] | entspricht bei 50.000 Besuchern | Anzahl Pkw |
| Pkw (Fahrer, Mitfahrer) einschl. P + R | 41,4 | 20.700 | 8.280 |
| Reisebus | 1,7 | 850 | |
| ÖPNV | 50,7 | 25.350 | |
| Fahrrad | 2,8 | 1.400 | |
| zu Fuß | 3,0 | 1.500 | |
| sonstige | 0,5 | 250 | |
| | 100,1 | 50.050 | |

Quelle:
VBN-Befragung
Weserstadion 2004

Tab. 1: Verkehrsmittelwahl der Besucher bei Heimspielen von Werder Bremen im Weserstadion
- Hochrechnung der VBN-Befragung auf ein ausgebautes Weserstadion

Die Tabelle macht deutlich, dass bei einer Gesamtkapazität von etwa 50.000 Zuschauern knapp 21.000 Besucher mit dem Pkw anreisen werden. Erfahrungsgemäß liegt der Fahrzeugbesetzungsgrad bei derartigen Großveranstaltungen bei etwa 2,5 Personen je Fahrzeug, so dass eine

Nachfrage von etwas weniger als 8.300 Pkw-Stellplätzen erwartet werden kann.

Um bezogen auf die Hauptanreiserichtungen zumindest eine Größenordnung für die Stellplatznachfrage zu erhalten, wurde der Dauerkartenverkauf von Werder Bremen für die aktuelle Saison 2006/2007 ausgewertet. Dabei erfolgte eine Zuordnung der Käuferpostleitzahl zur Anreiserichtung. Das Ergebnis ist in Bild 2 dargestellt und zeigt folgende Details:

- Nahezu die Hälfte der Besucher kommt aus dem Bremer Stadtgebiet (ohne Bremen-Nord).
- Den Schwerpunkt der von außerhalb anreisenden Besucher bildet die Anreise aus dem Bereich Osnabrück/Ruhrgebiet mit einem Anteil von etwa 17%.
- Annähernd gleich groß sind die Besucherzahlen aus den Bereichen Bremerhaven/Bremen-Nord/Osterholz-Scharmbeck/Lilienthal (11%) und aus Oldenburg/Ostfriesland (10%).
- Die geringsten Besucherströme kommen aus den Bereichen Hannover (7%) und Hamburg (6%).

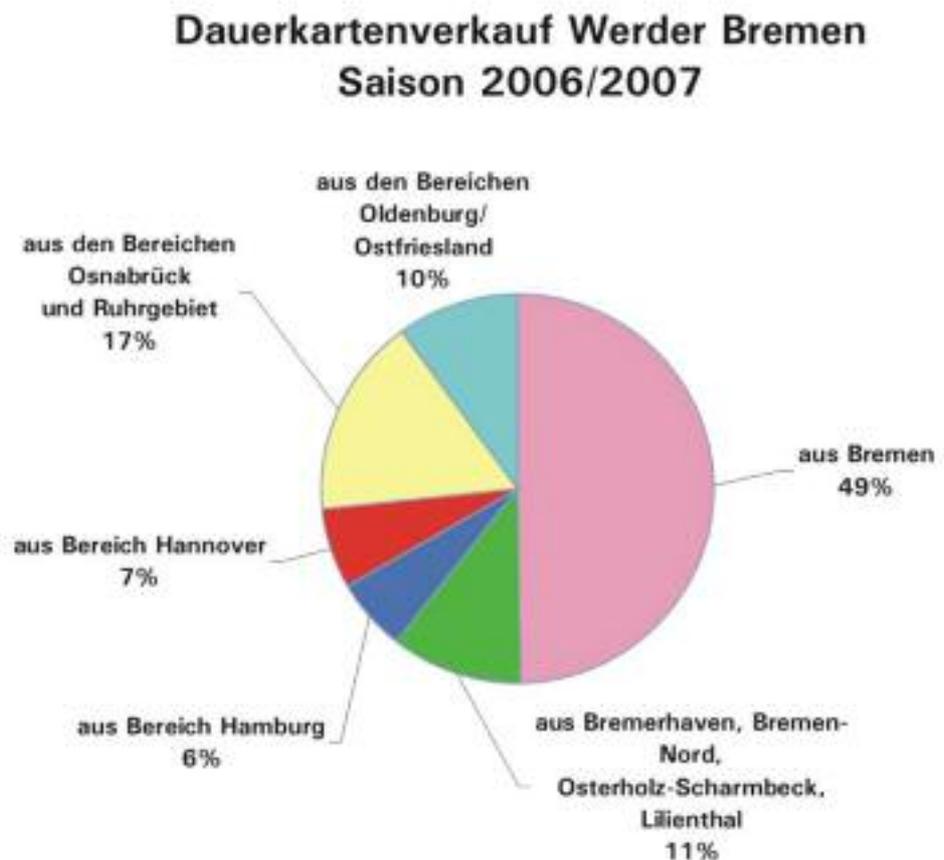


Bild 2: Verteilung der verkauften Dauerkarten von Werder Bremen in der Saison 2006/2007 nach Anreiserichtungen

Mit den genannten Anteilen wird die Stellplatznachfrage der Stadionbesucher nach Anreisrichtungen ermittelt. Dabei werden die in der VBN-Befragung in Abhängigkeit von der Anreiseweite festgestellten Unterschiede bei der Pkw-Nutzung (IV-Anteil) berücksichtigt (vgl. Tabelle 2). So liegt beispielsweise bei Besuchern aus Bremen der Anteil der Kraftfahrzeugnutzung lediglich bei etwa 17,7 %, während Besucher aus Hamburg, Hannover etc. zu mehr als 70 % mit dem Kraftfahrzeug anreisen. Geringe Schwankungen sind dadurch zu erwarten, dass die Verkehrsmittelwahl auch die Anzahl und Verteilung der Besucher der gegnerischen Mannschaft beinhaltet. Auf Konzertveranstaltungen lassen sich diese Werte der Verkehrsmittelwahl im Übrigen nicht übertragen, da hier eine ganz andere Besucherstruktur vorliegt.

| Hochrechnung der Besucherverteilung nach Anreisrichtungen | | | | | |
|---|-------------------|------------------------------------|----------------------|--------------------|------------|
| | Anteil [%] | bezogen auf 50.000 Besucher | IV-Anteil [%] | IV-Besucher | Kfz |
| aus Bremen | 49,8 | 24.900 | 17,7 | 4.400 | 1.760 |
| aus Bremerhaven, Bremen-Nord, Osterholz-Scharmbeck und Lilienthal | 10,8 | 5.400 | 37,7 | 2.000 | 800 |
| aus Bereich Hamburg | 5,9 | 2.950 | 72,6 | 2.100 | 840 |
| aus Bereich Hannover | 6,9 | 3.450 | 72,6 | 2.500 | 1.000 |
| aus den Bereichen Osnabrück und Ruhrgebiet | 16,5 | 8.250 | 72,6 | 6.000 | 2.400 |
| aus den Bereichen Oldenburg/Ostfriesland | 10,1 | 5.050 | 72,6 | 3.700 | 1.480 |
| Summe | 100,0 | 50.000 | 41,4 | 20.700 | 8.280 |

Tab.2: Hochgerechnete Besucherverteilung nach Anreisrichtungen für ein ausverkauftes, ausgebautes Weserstadion

3 Anwohnerschutzkonzept

3.1 Allgemeines / Planungsziele

Die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Weserstadion steht unter dem übergeordneten Planungsziel, die Beeinträchtigungen der Quartiere durch Besucherverkehr bei Großveranstaltungen im Weserstadion zu beheben. Dazu wird ein Anwohnerschutzkonzept entwickelt, das mit restriktiven Maßnahmen die Verkehrsbelastung der Quartiere deutlich reduziert. In Verbindung damit erfolgt eine wesentliche Angebotsverbesserung bei den P+R-Angeboten für Stadionbesucher, so dass darüber einer möglichen Verdrängung in benachbarte Quartiere begegnet wird. Generell wird dadurch ein großer Teil des Stadionverkehrs peripher abgefangen und damit stadtverträglicher abgewickelt. Der gesamte Verkehrsraum um das Weserstadion wird durch die beiden unmittelbar verknüpften Bausteine aus Anwohnerschutzkonzept und P+R-Konzept deutlich entlastet.

Die Möglichkeiten, mit denen Wohnquartiere vor quartierfremden Parkern geschützt werden konnten, reduzierten sich bis zum Jahr 2005 auf die Einrichtung von Bewohnerparkzonen, verbunden mit der Ausgabe von Bewohnerparkberechtigungen. Diese Bewohnerparkberechtigungen gelten an allen Tagen des Jahres und nicht nur während der Veranstaltungszeiten. Sie sind generell kostenpflichtig, da damit der wirtschaftliche Vorteil kostenlosen Parkens innerhalb der Zone verbunden ist. Stellplätze für Gäste und Besucher der Bewohner werden angeboten, sind allerdings auch gebührenpflichtig. Eine regelmäßige Kontrolle ist erforderlich, die sich nicht nur auf das Abprüfen der Bewohnerparkberechtigung, sondern auf das Einhalten der Parkregularien insgesamt beziehen muss.

Für die Quartiere rund um das Weserstadion hätte eine derartige Regelung erhebliche Nachteile bewirkt. Auf Grund der Stellplatzknappheit wird hier in sehr vielen Straßen halbseitig auf dem Gehweg geparkt - eine tolerierte, in jedem Fall aber vorschriftwidrige Parkweise, die bei den dann regelmäßigen Kontrollen jedes Mal eine Ordnungswidrigkeit bedeuten würde. Das erschien dem eigentlichen Ziel, Veranstaltungsparker fernzuhalten, nicht gerecht zu werden, so dass daher auf die Ausweisung von Bewohnerparkzonen verzichtet wurde.

Erst im Zusammenhang mit den Planungen zur Abwicklung der Spiele im Rahmen der Fußballweltmeisterschaft 2006 wurden in verschiedenen Städten restriktive Konzepte mit temporären Maßnahmen initiiert und dann auch umgesetzt. Dabei wurde ein positiv aufgenommenes Maßnahmenpaket von der Stadt Köln realisiert, die in den Quartieren rund um das Kölner Stadion Anwohnerschutz zonen eingerichtet hat. Diese Schutz zonenregelung gilt nur an Veranstaltungstagen im Zeitraum von etwa 2,5 h vor Veranstaltungsbeginn bis etwa 10 min nach Veranstaltungsbeginn, da dann die Besucheranreise im Wesentlichen abgeschlossen ist. Im genannten Zeitraum sind die Zufahrt in die Schutzzone und genauso die Ausfahrt aus der Schutzzone an wenigen, fest definierten Ein- und Ausfahrten möglich. Die Einfahrt ist im Allgemeinen nur bei Vorlage eines Anwohneraus-

weises zugelassen. Allerdings bestehen verschiedene Ausnahmeregelungen, um tatsächlich nur die Veranstaltungsbesucher aus der Schutzzone herauszuhalten. Innerhalb der Anwohnerschutzzone werden für das Parken keine besonderen Veranstaltungsreglementierungen ausgesprochen, so dass mit dem Anwohnerausweis lediglich eine Zufahrtregelung, jedoch keine Parkbevorrechtigung erfolgt.

Es ist an dieser Stelle aber auch auf die Nachteile bei der Einrichtung von Anwohnerschutzzonen hinzuweisen. Während der Anwohnerschutzonenregelung ist eine Zufahrt für spontane Pkw-Besucher der Anwohner nicht möglich und auch Anwohner ohne gültigen Berechtigungsausweis können dann nicht in ihr Quartier einfahren. Darüber hinaus ist der Auf- und Abbau der Sperrungen und der Beschilderung eine vergleichsweise aufwendige Arbeit, so dass in jedem Fall eine quartierspezifische Abwägung der positiven Auswirkungen und der negativen Begleiterscheinungen erfolgen muss.

Das Kölner Modell beinhaltet fest installierte, manuell zu bedienende Schranken an den Ein- und Ausfahrten sowie die Sperrung der übrigen Straßen mit Hilfe von abschließbaren, herausnehmbaren Steckpfosten, die auch in den Gehwegen eingebaut wurden (vgl. Bilder 3 bis 5).



Bild 3: Manuell bediente Ausfahrtschranke in der Kölner Anwohnerschutzzone



Bild 4: Einfahrkontrolle mit Schranke in der Kölner Anwohnerschutzzone



Bild 5: Beispiel für eine temporär abgesperrte Schutzzonenzufahrt mit Steckpfosten

3.2 Anwohnerschutzzone Weserstadion

Die positiven Erfahrungen der Stadt Köln beruhen auf einer Kombination aus der Einrichtung von Schutzzonen und Beobachtungszonen, so dass ausgehend von anfänglich zwei vergleichsweise kleinen Schutzzonen parallel Beobachtungszonen definiert wurden. Auch bei den Beobachtungszonen war die Inanspruchnahme durch Veranstaltungsbesucher unstrittig, allerdings sollte zunächst geklärt werden, ob diese Beeinträchtigungen so groß sind, dass sich Gegenmaßnahmen auch rechtfertigen lassen.

Bei einer Übertragung des Kölner Modells ist zu berücksichtigen, dass sich für das Umfeld des Bremer Weserstadions die Situation auf Grund der Gebietsstruktur (stark verdichtete Wohnbebauung) und des Straßennetzes etwas anders darstellt. Als Kernzone für den Anwohnerschutz lässt sich ein relativ großer Bereich fixieren, der sich aus der Netzstruktur herleitet und durch Lüneburger Straße, Am Schwarzen Meer, Am Hulsberg, Stader Straße und Osterdeich begrenzt wird. Da auch in den angrenzenden Bereichen Auswirkungen des Veranstaltungsverkehrs - allerdings in abgeschwächter Form - spürbar sind, sollten diese Quartiere als Beobachtungszonen eingestuft werden. Der gesamte Beobachtungsbereich dürfte jedoch kaum über den Sielwall im Westen, den Straßenzug Bismarckstraße/Stresemannstraße im Norden sowie die Malerstraße im Osten hinausreichen. Dabei werden auf Grund der Entfernung zum Weserstadion, der Lage in Bezug auf die Hauptanreiserichtungen und der Gebietsstruktur durchaus Abstufungen in der Dringlichkeit gesehen (vgl. Bild 6).

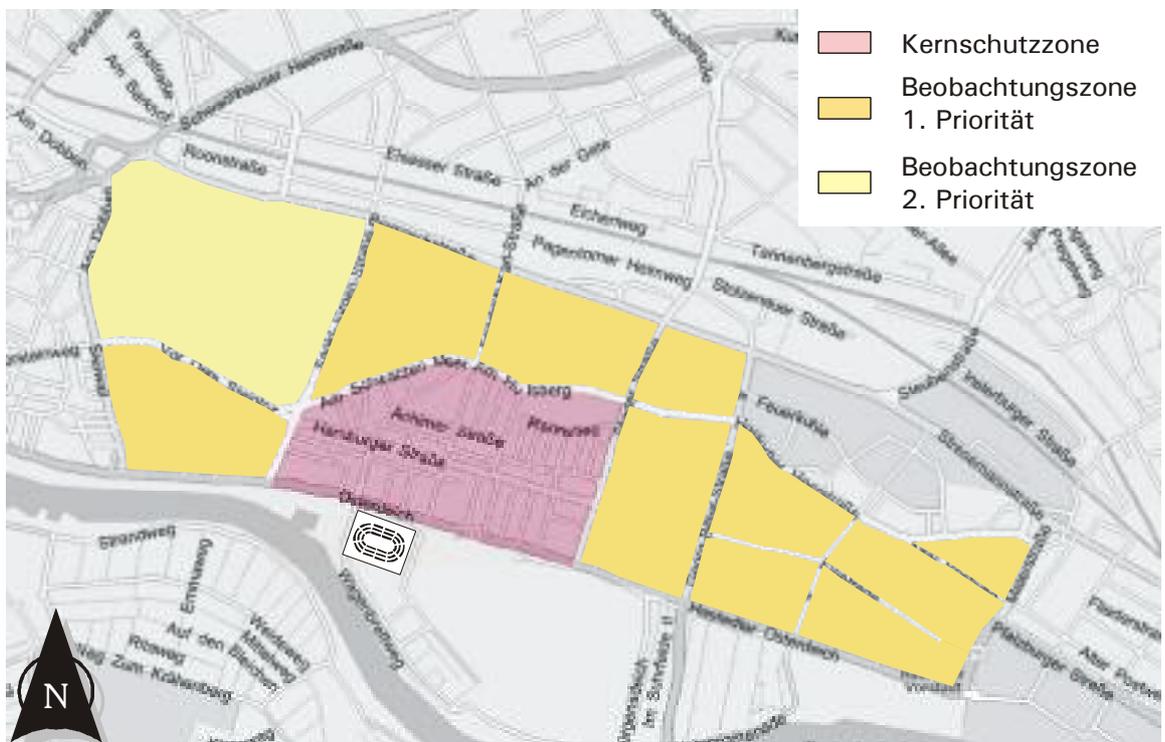


Bild 6: Vorgesehene Einteilung des Stadionumfeldes in Kernschutzzone und Beobachtungszonen

Bei den Beobachtungszonen ist in jedem Fall eine detaillierte Beschreibung bereits der gegenwärtigen Situation bei Heimspielen von Werder Bremen zweckmäßig, um nach Einrichtung der ersten Anwohnerschutzzone mögliche Auswirkungen auch quantifizieren und bewerten zu können. Dazu sollte die Inanspruchnahme der Quartiere zum Parken, aber auch die Belastung durch Parksuchverkehre erhoben und genauso qualitative Beschreibungen des Verkehrsablaufs durchgeführt werden.

Bei der konkreten Ausgestaltung der Anwohnerschutzzone ist zunächst die Festlegung der kontrollierten Ein- und Ausfahrten und damit gleichzeitig der gesperrten Quartierzugänge zu treffen.

Ein- und Ausfahrten sind am Westrand und Ostrand der Zone jeweils am Osterdeich und an der Hamburger Straße zweckmäßig, weil sich hier die Hauptanfahrachsen des Netzes befinden und eine ÖPNV-Öffnung ohnehin erforderlich ist. Da in diesen Abschnitten aber auch eine starke ÖPNV-Frequentierung stattfinden wird, erscheint am nördlichen Rand über die Verdener Straße eine weitere Ein- und Ausfahrt sinnvoll, um dadurch die ÖPNV-Achsen zu entlasten. Weiterhin sollen die Hemelinger Straße sowie der Rennstieg als Quartierzufahrten während der Schutzzeiten erhalten bleiben, weil über diese beiden zuführenden Einbahnstraßen jeweils ein ganzes Bündel weiterer Straßen erschlossen werden.

Die verbleibenden, in das Quartier führenden Straßen werden während der Schutzzeiten gesperrt. Einbahnregelungen müssen ggf. aufgehoben werden, so dass die Zufahrt in diese Straßen dann innerhalb der Schutzzone möglich ist. Die aus dem Quartier herausführenden Einbahnstraßen bleiben mit Zeichen 267 StVO („Verbot der Einfahrt“) beschildert.

Die Funktionsfähigkeit des Konzeptes hängt maßgeblich davon ab, im Bereich der Schutzzone und des Stadions möglichst wenig Verkehr abzuwickeln, um die P+R-Verkehre leistungsfähig gestalten zu können. Spontanverkehre zum Stadion und auch Durchgangsverkehre auf dem Osterdeich stehen daher in deutlichem Widerspruch zu den Planungszielen.

Vor diesem Hintergrund und der Randbedingung, über den Osterdeich die etwa 2.300 Stellplätze am Stadion erschließen zu müssen, werden

- eine Sperrung des Osterdeiches für den Durchgangsverkehr zwischen Sielwall und Stader Straße,
- eine Einbeziehung der Lüneburger Straße in die Anwohnerschutzzone zur Umsetzung der notwendigen ÖPNV-Bevorrechtigung am Knotenpunkt Lüneburger Straße/Osterdeich sowie
- die Vermietung der Stellplätze am Weserstadion zur Vermeidung von spontanem Parksuchverkehr

als wesentliche Eckpunkte des Konzeptes fixiert. Eine zusammenfassende Darstellung der Anwohnerschutzzone zeigt Bild 7.



Bild 7: Vorgesehene Zufahrtregelung zur Anwohnerschutzzone Weserstadion

4 Parkraumkonzept

4.1 Planungsziele

Mit der Einrichtung der Anwohnerschutzzone sind wesentliche Auswirkungen auf das Parkraumangebot der Stadionbesucher verbunden. Aus den Erhebungen des Jahres 2001 im Rahmen des Verkehrskonzeptes Weserstadion ist bekannt, dass bei Bundesligaspielen von Werder Bremen in der Kernzone zwischen Osterdeich, Lüneburger Straße, Am Schwarzen Meer, Am Hulsberg und Stader Straße etwa 900 Kfz zusätzlich parken. Für diese Kraftfahrzeuge stehen in Stadionnähe keine Ersatzparkflächen zur Verfügung, so dass die regulären Parkmöglichkeiten an den P+R-Standorten genutzt werden müssen.

Mit der gegenwärtig in der Diskussion befindlichen Stadionerweiterung wird eine vergrößerte Stellplatznachfrage einhergehen, so dass bei einer Stadionkapazität von dann etwa 50.000 Besuchern insgesamt etwa 8.300 Pkw-Stellplätze benötigt werden (vgl. dazu Abschnitt 2.2). Dabei wird eine unveränderte Verkehrsmittelwahl unterstellt, obwohl mit der starken P+R-Ausrichtung möglicherweise auch eine verstärkte ÖPNV-Nutzung initiiert werden kann. Auch die aktuell anlaufenden Gespräche zwischen dem ADFC und Werder Bremen zur Verbesserung der Radverkehrssituation können ggf. zu einer verringerten Anzahl von Pkw-Besuchern führen.

Da auf den Stadionparkplätzen lediglich etwa 2.300 Stellplätze angeboten werden, kommt den P+R-Standorten zukünftig sehr viel mehr Bedeutung zu. Neben dem ausreichenden Stellplatzangebot ist ein attraktiver, leistungsfähiger P+R-Verkehr zwischen den P+R-Standorten und dem Stadion von grundlegender Bedeutung für die Akzeptanz des P+R-Angebotes bei den Stadionbesuchern.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich verschiedene Anforderungen an das Parkraumkonzept, die im Folgenden als Planungsziele formuliert werden:

- **Kein Parken von Veranstaltungsbesuchern im Wohnquartier** als Konsequenz aus der Einrichtung der Anwohnerschutzzone.
- **Kein „spontanes“ Parken auf den Stadionparkplätzen**, um den Zielverkehr zum Stadion auf das Mindestmaß zu begrenzen und vergeblichen Parksuchverkehr zu vermeiden.
- **Intensivierung der P+R-Angebote** mit guter Erreichbarkeit und Auffindbarkeit sowie einer sehr leistungsfähigen Anbindung an das Stadion.
- **Entschärfung von Konfliktpunkten zugunsten des ÖPNV** und Bevorrechtigung des P+R-Verkehrs gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr.

4.2 Zukünftiges Parkraumangebot

Nach einer möglichen Erweiterung des Weserstadions auf eine Gesamtkapazität von etwa 50.000 Besuchern wird gemäß den Ausführungen in Abschnitt 2.2 bei einem ausverkauften Stadion eine Stellplatznachfrage von etwa 8.300 Pkw erwartet. Diesem Angebot steht nach derzeitigem Stand folgendes Angebot gegenüber (vgl. Tabelle 3):

| Stellplatzangebot Weserstadion | | |
|--|----------------------|---------------|
| Standort | Bemerkungen | Anzahl |
| Stadionparkplätze (ohne P4) | mit Parkberechtigung | 2.300 |
| Parkhaus Ostertor-Kulturmeile | mit Parkberechtigung | 100 |
| Parkhaus Klinikum-Mitte (vorauss. ab 2009) | mit Parkberechtigung | 400 |
| Parkplatz Kuhhirte | gebührenfrei, P + S | 350 |
| Atlas Elektronik | gebührenfrei, P + R | 500 |
| Hansa Carré (Pfalzburger Straße) | gebührenfrei, P + R | 500 |
| Überseestadt | P + R-Standort | 500 |
| Hemelinger Hafen *) | P + R-Standort | 4.000 |
| Summe Stellplatzangebot | | 8.650 |

*) = max. aktuell bei Fußballspielen: 1.300 Pkw
bzw. bei Depeche Mode-Konzert: 5.000 Pkw

Tab. 3: Zukünftiges Stellplatzangebot bei Großveranstaltungen im Bremer Weserstadion

Stadionparkplätze

Unmittelbar am Bremer Weserstadion stehen auf der Südseite des Osterdeichs etwa 2.300 Stellplätze zur Verfügung, die vom Osterdeich über die Westrampe und die Ostrampe erschlossen werden. Für diese Stellplätze soll die „spontane“ Nutzung zukünftig unterbleiben und stattdessen ein fester, saisonbezogener Verkauf von Parkberechtigungen innerhalb des Kundenkreises der Dauerkarteneinhaber erfolgen.

Stellplätze in den Parkhäusern Ostertor-Kulturmeile und Klinikum-Mitte

In diesen beiden Parkhäusern sollen insgesamt etwa 500 Stellplätze für Stadionbesucher reserviert werden. Beide Parkieranlagen liegen in einer fußläufigen Entfernung zum Stadion. Gegenwärtig wird seitens der Bremer Parkraumbewirtschaftungs- und Management GmbH (BREPARK) geprüft, wie die Stadionreservierung dieser ebenfalls gebührenpflichtigen Stellplätze möglich ist. Unter dem Aspekt einer Minimierung des Kraftfahrzeugverkehrs im Stadionumfeld ist auch hier ein saisonbezogener Verkauf zu empfehlen, um für „Spontanparker“ keine Anreize zur Fahrt in das Quartier zu bieten. Diese Strategie ist wichtig, weil an diesen Standorten keine Parkalternativen zur Verfügung stehen und dann bei vergeblicher Stellplatzsuche eine vermutlich wenig praktikable Rückführung zu den weiter außerhalb liegenden P + R-Standorten erfolgen müsste.

P+R-Standorte für den Regionalverkehr

Für Besucher aus der Region, die nicht über die Bundesautobahnen anreisen, stehen drei P+R-Standorte zur Verfügung, deren Nutzung gebührenfrei ist. Dabei wird der Parkplatz Kuhhirten (Kapazität etwa 350 Stellplätze) mit einer sehr leistungsfähigen Fährverbindung über die Weser an das Stadion angebunden. Darüber hinaus wurden Vereinbarungen getroffen, zwei Mitarbeiterparkplätze der Firma Atlas Elektronik (Kapazität etwa 500 Stellplätze) in unmittelbarer Nähe der Endstation der Straßenbahnlinien 2 und 10 in Sebaldsbrück beparken zu können. Gleiches gilt für den Kundenparkplatz des Geschäftszentrums Hansa Carré (freie Kapazität bei Stadionveranstaltungen ebenfalls mindestens etwa 500 Stellplätze) an der Pfalzburger Straße in unmittelbarer Nähe zur Endstation der Straßenbahnlinie 3. Die Nutzung der Straßenbahnlinien ist für Stadionbesucher auf Grund des Kombiticketangebotes kostenlos. Insgesamt werden damit etwa 1.350 P+R-Stellplätze für den Regionalverkehr angeboten.

P+R-Standorte für den Fernverkehr

Mit einer guten Erreichbarkeit von den Bundesautobahnen und einer entsprechenden Wegweisungsausstattung werden die beiden P+R Standorte Hansator (Kapazität etwa 500 Stellplätze, durch Nutzung angrenzender Straßenräume ggf. auch höher) und Hemelinger Hafen (benötigte Kapazität etwa 4.000 Stellplätze, d. h. etwa 80 % der vorhandenen Kapazität³ nördlich der BAB A1) vorrangig für die Besucher des Fernverkehrs angeboten.

Der P+R-Standort Hansator für Besucher aus den Bereichen Bremen-Nord, Bremerhaven und Cuxhaven liegt in unmittelbarer Nähe der gleichnamigen Haltestelle der Straßenbahnlinie 3 und wird über den Zubringer Überseestadt mit der BAB A27 verbunden.

Der P+R-Standort Hemelinger Hafen bildet bereits gegenwärtig den Schwerpunkt des P+R-Angebotes, da die anreisenden Besucher aus den Bereich Hamburg, Hannover und Oldenburg/Osnabrück/Ruhrgebiet gebündelt werden können und über den Zubringer Hemelingen eine sehr kurzwegige, direkte Erreichbarkeit besteht. Zukünftig soll hier allerdings eine Verdreifachung der P+R-Nachfrage erreicht werden, was sich allein rechnerisch aus Bestandsnutzung, verlagertem Parken aus der Anwohnerschutzzone und erhöhter Nachfrage aus der Stadionerweiterung ergibt. Da anders als bei den übrigen P+R-Standorten für dieses Gewerbegebiet kein reguläres ÖPNV-Angebot zum Weserstadion besteht, muss für die Besucher der Bussonderverkehr erheblich intensiviert werden. Eine Übersicht über die Lage der zukünftigen P+R-Standorte zeigt Bild 8.

³ Die Kapazität der Straßenräume im Bereich des Hemelinger Hafens beträgt etwa 5.000 Pkw-Stellplätze zwischen dem Allerkaai im Norden und der Weser-Ems-Straße im Süden. Zusätzlich bietet der Bereich des Gewerbegebietes Hansalinie südlich der BAB A1 eine Reservekapazität von mehreren Hundert Stellplätzen im Straßenraum.

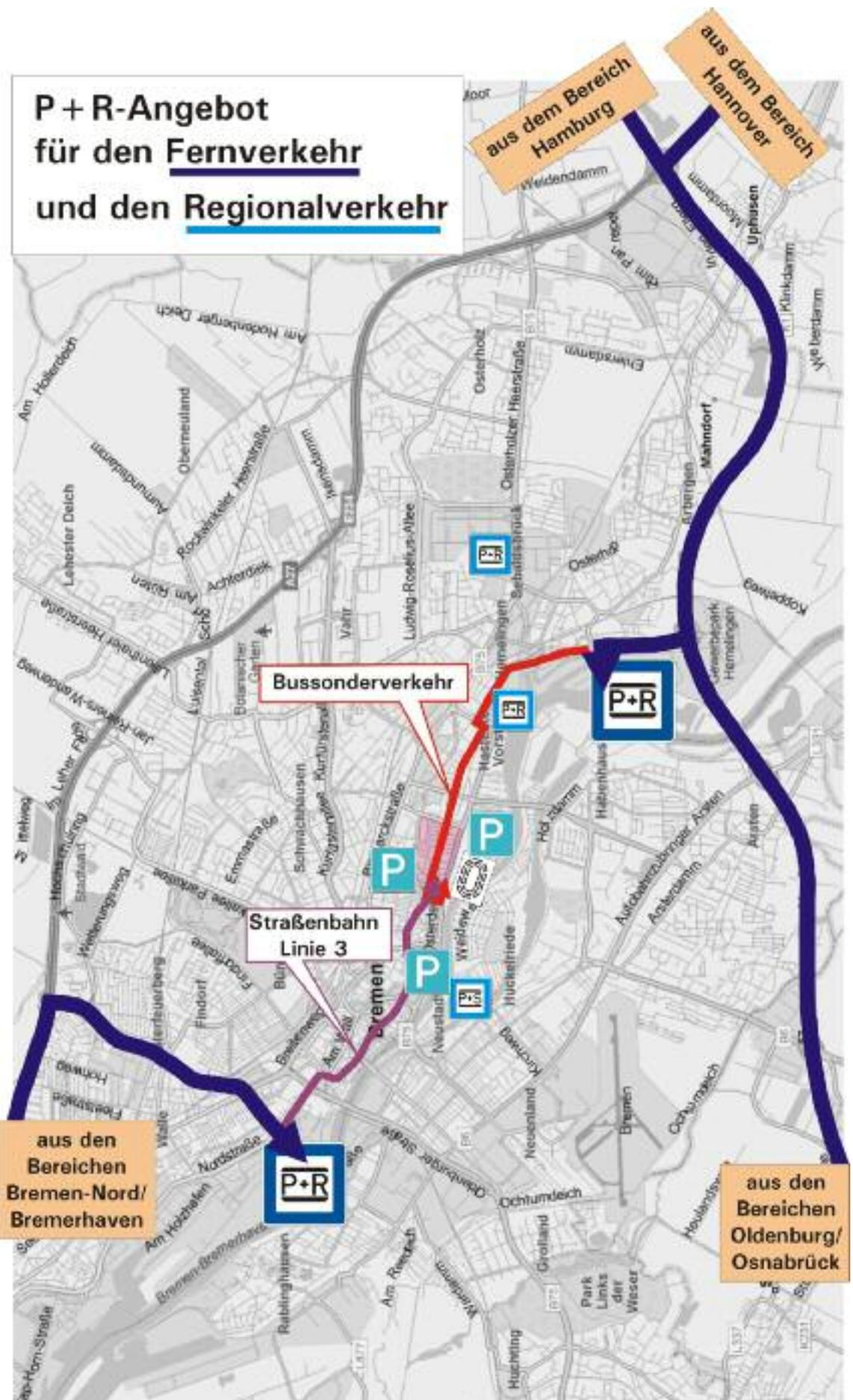


Bild 8: Zukünftiges Parkraumangebot des Bremer Weserstadions

4.3 Erschließung der stadionbezogenen Parkmöglichkeiten

4.3.1 Allgemeines

Für die Erschließung der stadionbezogenen Parkmöglichkeiten sind die Eignung der in Anspruch genommenen Erschließungsrouten und die Leistungsfähigkeit der betreffenden Netzabschnitte von wesentlicher Bedeutung.

Hinsichtlich ihrer Lage im Netz sind sämtliche stadionbezogenen Parkmöglichkeiten als weitgehend unproblematisch zu beurteilen, da sie über das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen werden und damit eine günstige Erreichbarkeit aufweisen.

Bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit ist vorrangig die zeitliche Verteilung der anreisenden Besucher von Bedeutung. Nach vorliegenden Erfahrungen ist davon auszugehen, dass bei allen Parkieranlagen keine gleichmäßig über mehrere Stunden verteilte Anreise erfolgt. Vielmehr wird sich die Anreise auf einen Zeitraum von etwa 2 h bis 2,5 h beschränken, wobei eine Hauptanreisestunde zu erwarten ist, in der etwa 70 % der Standortkapazität befüllt wird. Bei Standorten mit einer Kapazität von 500 Pkw-Stellplätzen bedeutet dies in der Hauptanreisestunde ein relativ unproblematisches Verkehrsaufkommen von etwa 350 Pkw/h.

Eine andere Situation stellt sich bei der Anreise zu den Stellplätzen am Hemelinger Hafen und zu den Stadionparkplätzen dar, die im Folgenden näher betrachtet werden.

4.3.2 Erschließung der Stadionparkplätze

Grundsätzlich ist für die Erschließung der Stadionparkplätze zukünftig keine wesentliche Veränderung vorgesehen, da die Anbindung wie bisher über den Osterdeich und dann über die Westrampe und die Ostrampe erfolgt. Durch die feste Vermietung der Stellplätze und den vermiedenen spontanen Parksuchverkehr wird sich die verkehrliche Situation mit einer verringerten Verkehrsstärke in der Zuwegung zum Stadion tendenziell eher verbessern.

Da die Nutzung der Westrampe bereits gegenwärtig nur mit dem Passieren einer Kontrollstelle möglich ist, wird sich diese Situation auch zukünftig nicht entscheidend anders darstellen. Nicht ganz unproblematisch ist jedoch die Situation im Bereich Osterdeich/Ostrampe, da hier zukünftig bereits auf dem Osterdeich eine Kontrolle der Parkberechtigung erfolgen muss, um unberechtigte Kraftfahrzeuge ggf. abweisen zu können. Für diese Kontrolle kann nur der Linksabbiegestreifen vom Osterdeich in die Ostrampe genutzt werden, wobei in der Hauptanreisestunde jedoch 1.000 bis 1.200 Pkw/h abgefertigt werden müssen. Probleme im Verkehrsablauf sind dabei nicht auszuschließen und erfordern in jedem Fall einen ausreichend großen Stab an Kontrollpersonal.

4.3.3 Erschließung des P + R-Standortes Hemelinger Hafen

Bei einem ausverkauften, ausgebauten Weserstadion werden am P + R-Standort Hemelinger Hafen etwa 4.000 Besucher-Pkw erwartet, von denen in der Hauptanreisestunde etwa 2.500 bis 3.000 Pkw/h eintreffen. Ein derartiges Verkehrsaufkommen kann allein über den Autobahnzubringer Hemelungen nicht abgewickelt werden.



Bild 9: Vorzugsvariante bei der Erschließung des P + R-Standortes Hemelinger Hafen

Vor diesem Hintergrund wurden verschiedene Erschließungsmöglichkeiten untersucht, die letztendlich zu der in Bild 9 dargestellten Vorzugsvariante führen. Kernpunkt dieser Variante ist die Trennung der Verkehrsströme an der Anschlussstelle Hemelungen der BAB A1. Für die vom Bremer Kreuz zufahrenden Kraftfahrzeuge führt die Wegweisung stadteinwärts auf den Autobahnzubringer Hemelungen bis zur Ausfahrt Am Saaldeich/Hemelinger

Hafen. Die Befüllung des P+R-Standortes erfolgt dann nach Norden in Richtung Aller kai. Für die aus den Bereichen Oldenburg/Osnabrück/Ruhrgebiet anreisenden Besucher wird eine Wegweisung zur Europaallee und von dort in den Hemelinger Hafendamm aufgebaut. Die Befüllung beginnt in diesem Fall ab der Zufahrt Saaldeich nach Süden zur Weser-Ems-Straße.

Um im Falle von Störfällen schnell reagieren zu können, sollte die Wegweisung die Möglichkeit einer Nutzung der Ausfahrt Aller kai am Autobahnzubringer Hemelingen offen halten. Gleiches gilt für die Ausnutzung aller Führungsmöglichkeiten in den Kleeblattrampen an der Anschlussstelle Hemelingen der BAB A1.

4.4 P + R-Verkehr zum Weserstadion

Die P+R-Verkehre zum Weserstadion werden im Folgenden standortbezogen erläutert:

P + R-Standort Kuhhirten

Der P+R-Standort Kuhhirten auf der südwestlichen Weserseite wird über die Fährverbindung der Gesellschaft Hal Över (in Höhe Sielwall) mit dem Weserstadion verbunden. Für den Standort ergeben sich keine Veränderungen gegenüber dem aktuellen Zustand.

P + R-Standort Hansator

Der P+R-Standort Hansator wird über die Straßenbahnlinie 3 mit dem Weserstadion (Haltestelle Weserstadion in der Hamburger Straße) verbunden. Der Standort wird für die Besucher des Weserstadions neu entwickelt. Für die Straßenbahnlinie 3 sind bei voller Belegung des Standortes zumindest etwa 1.250 zusätzliche Fahrgäste zu erwarten. Da die Linie 3 bereits gegenwärtig bei Stadionveranstaltungen sehr stark frequentiert wird, sind seitens der BSAG voraussichtlich zusätzliche Verstärkerzüge erforderlich.

P + R-Standort Atlas Elektronik

Der P+R-Standort Atlas Elektronik wird über die Straßenbahnlinien 2 und 10 mit dem Weserstadion (Haltestelle Am Hulsberg) verbunden. Der Standort wird für die Besucher des Weserstadions neu entwickelt. Für die Straßenbahnlinien 2 und 10 sind bei voller Belegung des Standortes zumindest etwa 1.250 zusätzliche Fahrgäste zu erwarten. Da der P+R-Standort Atlas Elektronik direkt am Start-/Endpunkt Sebaldsbrück der Linien 2 und 10 liegt, stehen freie Transportkapazitäten zur Verfügung, so dass hinsichtlich des Einsatzes von Verstärkerzügen zunächst abgewartet werden kann.

P + R-Standort Hansa Carré

Der P+R-Standort Hansa Carré wird über die Straßenbahnlinie 3 mit dem Weserstadion (Haltestelle Weserstadion) verbunden. Der Standort wird für die Besucher des Weserstadions neu entwickelt. Für die Straßenbahnlinie 3 sind bei voller Belegung des Standortes zumindest etwa 1.250 zu-

sätzliche Fahrgäste zu erwarten. Da der P+R-Standort Hansa Carré direkt am Start-/Endpunkt Weserwehr der Linie 3 liegt, stehen freie Transportkapazitäten zur Verfügung, so dass hinsichtlich des Einsatzes von Verstärkerzügen ebenfalls zunächst abgewartet werden kann.

P+R-Standort Hemelinger Hafen

Der P+R-Standort Hemelinger Hafen wird nicht über eine bestehende ÖPNV-Verbindung mit dem Weserstadion verknüpft. Da kein Straßenbahngleis zur Verfügung steht, muss für die Verbindung zum Weserstadion an Veranstaltungstagen wie bisher ein Bussonderverkehr eingerichtet werden. Eine detaillierte Betrachtung dieser P+R-Verbindung erfolgt in Abschnitt 4.5.

4.5 P+R-Verkehr Hemelinger Hafen

4.5.1 P+R-Verkehr bei der Anreise

Die am P+R-Standort Hemelinger Hafen vorgesehene Kapazität von etwa 4.000 Pkw bedeutet ein Fahrgastaufkommen von etwa 10.000 Veranstaltungsbesuchern, die in einem Zeitraum von etwa 2,5 h eintreffen und weiterbefördert werden müssen. Bei einem durchschnittlichen Fassungsvermögen von etwa 100 Fahrgästen je Bus (Mittelwert aus Gelenkbus und Standardbus) sind zumindest 100 Fahrten zwischen dem P+R-Standort und dem Weserstadion absehbar.

Vor dem Hintergrund der in Abschnitt 4.3.3 vorgestellten Vorzugsvariante zur Erschließung des P+R-Standortes Hemelinger Hafen sind für den Verkehr zum Weserstadion zwei flexible, d. h. „wandernde“ Einstiegshaltestellen erforderlich, um den Bereich Nord (Saaldeich bis Aller kai) und den Bereich Süd (Saaldeich bis Weser-Ems-Straße) zu bedienen.

Die Busse mit den Veranstaltungsbesuchern befahren die Route Pfalzburger Straße, Malerstraße, Busschleuse Fleetrade, Auf dem Hohwisch, Hamburger Straße, Lüneburger Straße und Osterdeich. Der Ausstieg der Fahrgäste erfolgt auf dem Osterdeich (auf Höhe der Treppe Verdener Straße), so dass die Busse dann als Leerfahrt direkt über Osterdeich, Hastedter Osterdeich und Pfalzburger Straße zum Hemelinger Hafen zurückfahren können (vgl. Bild 10). Die Route dürfte im Zusammenhang mit der Einrichtung der Anwohnerschutzzone und der damit verbundenen Verkehrsentlastung weitgehend störungsfrei befahrbar sein, um den P+R-Besuchern eine attraktive Stadionanbindung anzubieten.

Bei eventuellen Schwierigkeiten auf dem Osterdeich kann alternativ auch die Haltestelle Weserstadion in der Hamburger Straße als Ausstiegshaltestelle genutzt werden, so dass die P+R-Busse im Rückweg zum Hemelinger Hafen dann über St.-Jürgen-Straße, Bismarckstraße, Stresemannstraße, Malerstraße und Pfalzburger Straße verkehren.



Bild 10: Anreise im P+R-Verkehr zwischen Hemelinger Hafen und Weserstadion

4.5.2 P+R-Verkehr bei der Abreise

Die Abwicklung des P+R-Verkehrs bei der Abreise erfordert eine deutlich höhere Leistungsfähigkeit des P+R-Verkehrs, um den Ansprüchen und Erwartungen der abreisenden Veranstaltungsbesucher gerecht zu werden. Die Abreise zum P+R-Standort Hemelinger Hafen wird bereits kurz vor Spielende beginnen, da erfahrungsgemäß ein kleiner Teil der Besucher den Abpiff nicht abwartet. Die Beförderungskapazitäten sollten so ausgelegt sein, dass spätestens 45 bis 50 min nach Spielschluss der letzte P+R-Besucher den Stadionbereich verlassen kann.

Um diese hinsichtlich der Beförderungsleistung sehr hohe Anforderung erfüllen zu können, ist der Einsatz von bis zu 50 P+R-Bussen erforderlich. Um einen reibungslosen Betriebsablauf für die P+R-Busse sicherzustellen, muss das Befahren des Leistungsfähigkeitsengpasses Ostrampe vermieden werden. Daher soll der Einstieg in die P+R-Busse zukünftig auf dem Osterdeich erfolgen, so dass hier die P+R-Busse für die Abreise aufgestellt werden müssen.

Gleichzeitig sind auch Wartepositionen für die Stadtteilbusse (etwa 25 Gelenkbusse) vorzuhalten, die unter dem Aspekt einer Konzentration des ÖPNV und Trennung vom MIV ebenfalls auf dem Osterdeich angeboten werden. Alle Busse parken am Fahrbahnrand des Osterdeiches auf der Stadionseite, um einen direkten Einstieg der Fahrgäste zu ermöglichen und verlassen den Stadionbereich in Richtung Georg-Bitter-Straße. Damit ergibt sich eine Zuordnung folgender Abschnitte:

- Abschnitt Stader Straße bis Westrampe: Warteposition für P+R-Busse zum sofortigen Einstieg.
- Abschnitt Westrampe bis Lüneburger Straße: Warteposition für Stadtteilbusse zum sofortigen Einstieg.
- Abschnitt Lüneburger Straße bis Sielwall: Warteposition für P+R-Busse ohne Einstieg, zum Aufrücken in den Bereich Stader Straße bis Westrampe.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass

- die aufrückenden P+R-Busse an den wartenden Stadtteilbussen (Abfahrtzeit der Stadtteilbusse etwa 20 bis 25 min nach Spielende) vorbeifahren müssen,
- für die vom Hemelinger Hafen leer zurückkehrenden P+R-Busse ein flüssiger Verkehrsablauf am Knotenpunkt Lüneburger Straße/Osterdeich ermöglicht wird und
- auf dem Osterdeich zwischen Stader Straße und Verdener Straße (Quartiersseite in Fahrtrichtung Innenstadt) der Aufstellbereich für Taxen eingerichtet wird.

Diese komplexe Verkehrssituation ist nur dann zu bewältigen, wenn der Durchgangsverkehr aus dem betroffenen Bereich des Osterdeiches herausgehalten werden kann. Entsprechend sieht das Konzept auch bei der Abreise eine **Sperrung des Osterdeiches** für den Durchgangsverkehr zwischen Stader Straße und Sielwall vor. Weiterhin sollte versucht werden, den Pkw-Abreiseverkehr von den Stadionparkplätzen und die ÖPNV-Abreise zu entzerren, so dass in Abstimmung mit der Geschäftsführung von Werder Bremen vereinbart wurde, die Pkw-Abreise erst nach Abfahrt der Stadtteilbusse freizugeben und dies vorab bei der Vermietung der Stellplätze an die Dauerkarteneinhaber auch zu dokumentieren.

Neben diesen konzeptionellen Überlegungen für den Verkehrsablauf am Weserstadion, dem Startpunkt der P+R-Abreise, wurden auch für den Routenverlauf der P+R-Busse verschiedene Details entwickelt:

Die P+R-Besucher werden auf dem Rückweg zum Hemelinger Hafen über Hastedter Osterdeich und Pfalzburger Straße befördert. Die Einfahrt in den Hemelinger Hafen erfolgt über den Aller kai. Für die P+R-Busse werden im Verlauf des Hemelinger Hafendamms bis zur Weser-Ems-Straße acht temporäre Ausstiegshaltestellen eingerichtet, um einen geregelten Busbetrieb zu installieren. Anschließend fahren die P+R-Busse weiter zur Europaallee und von dort auf den Autobahnzubringer Hemelingen zurück zum Stadion.

Da während der Abreise die Hamburger Straße durch die wartenden Sonderzüge des BSAG blockiert ist, muss für die Rückfahrt der dann leeren P+R-Busse vom Hemelinger Hafen eine veränderte Route gewählt werden, die von der Pfalzburger Straße über Malerstraße, Stresemannstraße,

Bismarckstraße, St.-Jürgen-Straße und Lüneburger Straße zum Osterdeich führt (vgl. Bild 11).



Bild 11: Abreise im P+R-Verkehr zwischen Weserstadion und Hemelinger Hafen

4.6 Sperrung des Osterdeichs

An dieser Stelle wird noch einmal besonders hervorgehoben, dass es für die Funktionsfähigkeit des Konzeptes unbedingt erforderlich ist, im Umfeld der Schutzzone möglichst wenig Kraftfahrzeugverkehr abzuwickeln. Spontanverkehre zum Stadion und Durchgangsverkehre auf dem Osterdeich müssen daher vermieden werden. In der Konsequenz bedeutet dies, dass die Stellplätze am Stadion zukünftig fest vermietet werden und der Osterdeich im Abschnitt Stader Straße bis Sielwall für den Durchgangsverkehr gesperrt wird.

Die Sperrung des Osterdeichs ist für einen Zeitraum von etwa 2,5 h vor Veranstaltungsbeginn bis etwa 1 h nach Veranstaltungsende vorgesehen. Eine zwischenzeitlich Aufhebung der Sperrung ist nicht zweckmäßig, da der stadtauswärts führende Fahrstreifen des Osterdeichs während der gesamten Veranstaltungsdauer als Wartezone für die Stadteil- und P+R-Busse genutzt und zusätzlich ein Abschnitt des stadteinwärts führenden Fahrstreifens bereits etwa 45 min vor Veranstaltungsende als Wartezone für Taxis benötigt wird.

In der Gesamtbetrachtung stellt die Sperrung des Osterdeichs den wesentlichen Eckpunkt des Konzeptes dar, um nicht nur das Verkehrsaufkommen im Stadionumfeld zu reduzieren, sondern um hier

- vorrangig einen weitgehend störungsfreien Verkehrsablauf für den P+R-Busverkehr sicherzustellen,
- einen Wartebereich für die Stadtteilbusse und P+R-Busse sowie auch für den Taxiverkehr einzurichten,
- die Kontrolle für die Zugangsberechtigung zur Anwohnerschutzzone und
- die Kontrolle für die Parkberechtigung auf den Stadionparkplätzen zu ermöglichen.

5 Wegweisungs- und Beschilderungskonzept

5.1 P + R-Wegweisung für den Fernverkehr

Für die beiden dem Fernverkehr zugeordneten P + R-Standorte Hemelinger Hafen und Hansator wurde eine wegweisende Beschilderung erarbeitet, die auf den Bundesautobahnen BAB A1 und A27 beginnt und wesentliche Komponenten bestehender Wegweisungssysteme (dynamische Wegweisung GVZ/Messe, dynamische Wegweisung Daimler Chrysler) mitbenutzt.

Da der Standort Hansator auch für den Veranstaltungsort Messe/AWD-Dome⁴ genutzt werden soll und darüber hinaus ursächlich beide Veranstaltungsorte gemeinsam betrachtet wurden, erscheint es zweckmäßig, die beiden P + R-Wegweisungskonzepte Weserstadion und Messe/AWD-Dome zusammenzufassen (vgl. Bild 12).

Die Darstellung macht deutlich, dass die Konzentration des P + R-Verkehrs auf einige wenige Standorte, eine sehr sparsame, achsenbezogene Beschilderung ermöglicht. Neben der dynamischen Wegweisung an den Bundesautobahnen ist lediglich noch die westliche Anreisehauptachse Oldenburger Straße (B75)/Autobahnzubringer Überseestadt mit Wegweisungskomponenten auszustatten. Innerhalb des Stadtgebietes sind dagegen lediglich die drei Entscheidungspunkte Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße, Autobahnzubringer Hemelingen/Am Saaldeich sowie Autobahnzubringer Horn-Lehe/Hochschulring/Universitätsallee als wesentliche Routenverzweigungen mit dynamischen Wegweisertafeln zu versehen.

⁴ Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner
P + R-Konzept für die Veranstaltungsorte Weserstadion und Messe/AWD-Dome, Hannover 2006

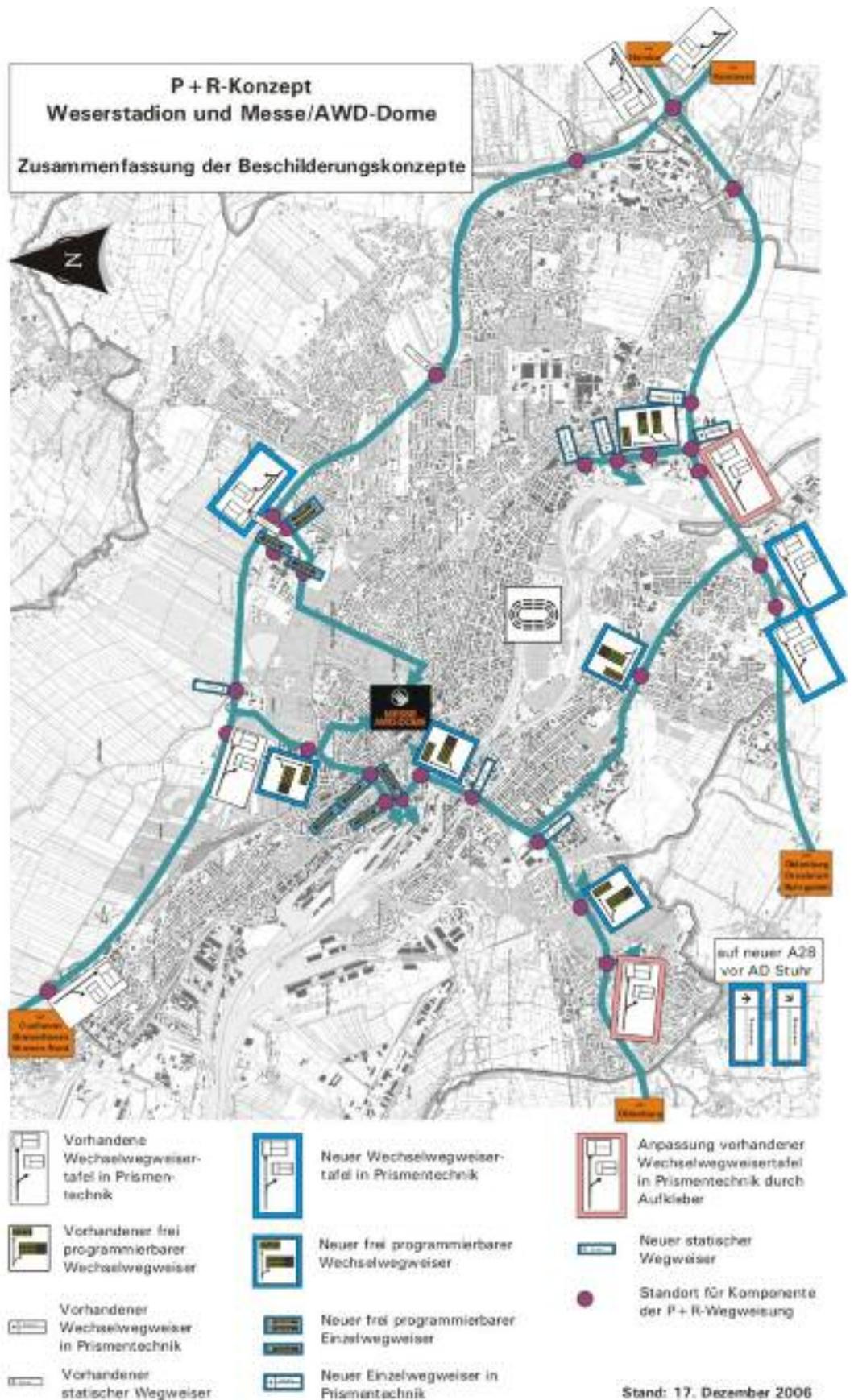


Bild 12: Beschilderungskonzept für den P + R-Verkehr zu den Veranstaltungsorten Weserstadion und Messe/AWD-Dome

5.2 Wegweisung zu den kleineren P + R-Standorten

Die kleineren P + R-Standorte Kuhhirten, Atlas Elektronik und Hansa Carré sind nicht den Fernverkehrsbesuchern zugeordnet. Vielmehr werden sie für die Besucher, die nicht über die Bundesfernstraßen anreisen, sondern der vorhandenen Weserstadionbeschilderung im städtischen Netz folgen, vorgehalten. Daher ist für die Standorte Kuhhirten und Atlas Elektronik nur eine sehr sparsame, an der unmittelbaren Zufahrt/Abzweigung vom Hauptverkehrsstraßennetz aufgebaute Beschilderung vorgesehen.

Auf Grund der besonderen Lage in Bezug auf das Weserstadion wird der Standort Hansa Carré wegweisungstechnisch als Rückführungsebene betrachtet, um im Bereich der Georg-Bitter Straße (Hastedter Brückenstraße und Bismarckstraße) noch eine alternative Parkmöglichkeit aufzuzeigen (vgl. Bild 13). Daher wird an den Knotenpunkten Osterdeich/Georg-Bitter-Straße/Hastedter Osterdeich/Hastedter Brückenstraße, Hastedter Osterdeich/Malerstraße, Bismarckstraße/St.-Jürgen-Straße, Bismarckstraße/Stader Straße, Bismarckstraße/Bennigsenstraße/Stresemannstraße, Stresemannstraße/Steubenstraße, Stresemannstraße/Hastedter Heerstraße/Malerstraße und Malerstraße/Pfalzburger Straße noch einmal auf die erforderliche Parkberechtigung für das Weserstadion hingewiesen bzw. der Weg zum Hansa Carré als „P + R Weserstadion“ angezeigt.

Da die Beschilderung nicht permanent, sondern nur temporär bei Veranstaltungen im Weserstadion relevant ist, werden die Wegweiser als aufklappbare Tafeln aufgebaut.

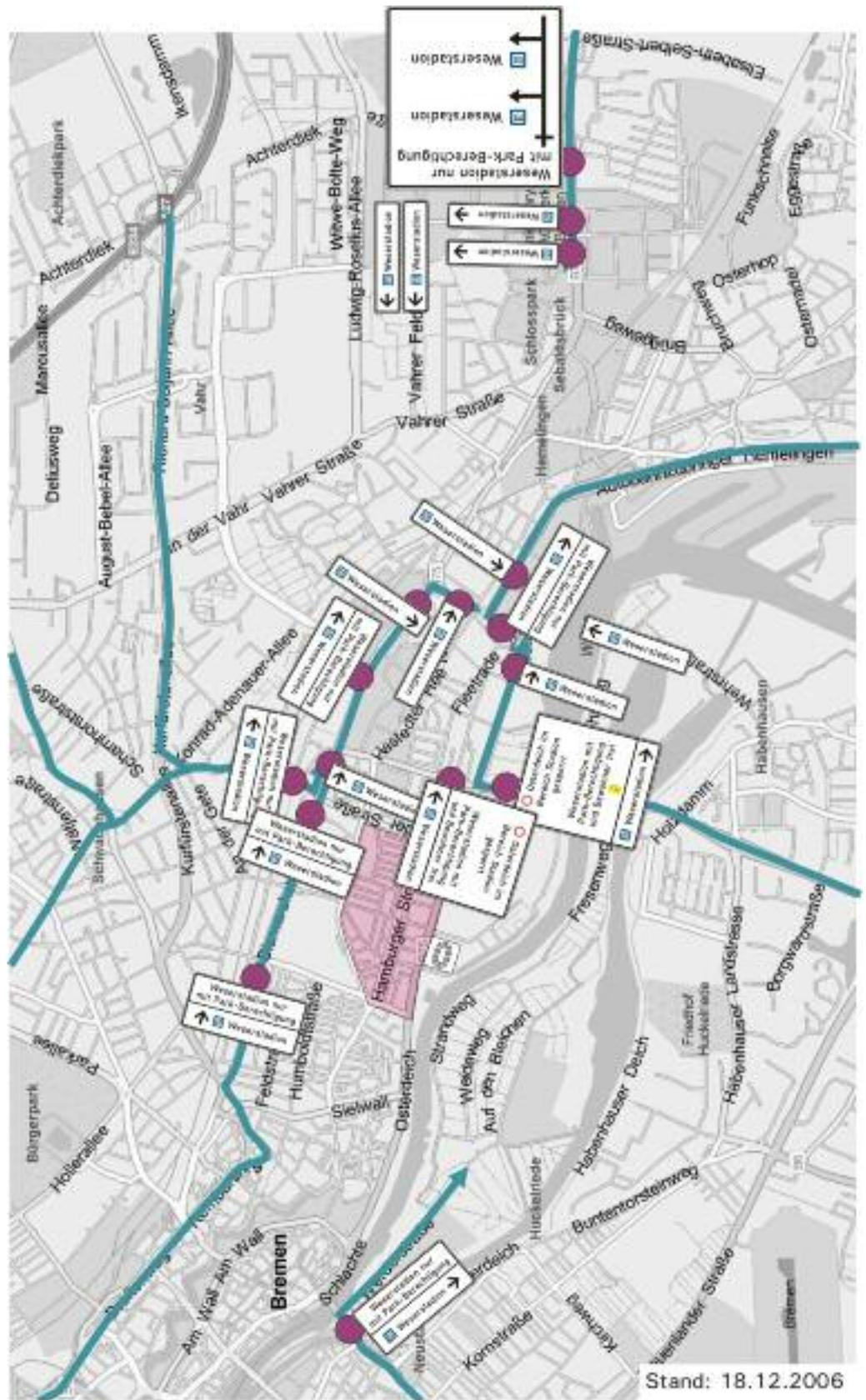


Bild 13: Konzept für die Wegweisung zu den kleineren P + R-Standorten

5.3 Beschilderung Osterdeichsperrung

Der Osterdeich wird zukünftig bei Veranstaltungen etwa 2,5 h vor Veranstaltungsbeginn bis etwa 1 h nach Veranstaltungsende für den Durchgangsverkehr gesperrt. Die Sperrung betrifft den Abschnitt zwischen Sielwall und Stader Straße, so dass an diesen beiden Knotenpunkten temporär eine klappbare Beschilderung mit Zeichen 250 StVO und entsprechenden Textzusätzen aufzubauen ist.

Um den Durchgangsverkehr frühzeitig auf die Sperrung hinweisen und damit geeignete Umleitungsstrecken anbieten zu können, erfolgt bereits an den Knotenpunkten Tiefer/Altenwall/Osterdeich, Osterdeich/Georg-Bitter-Straße/Hastedter Osterdeich/Hastedter Brückenstraße sowie Pfalzbürger Straße/Malerstraße ein entsprechender Hinweis.

Am Knotenpunkt Osterdeich/Georg-Bitter-Straße/Hastedter Osterdeich/Hastedter Brückenstraße erscheint es zweckmäßig, die Informationen zur Sperrung, zur erforderlichen Parkberechtigung für das Weserstadion sowie den Hinweis auf die P+R-Alternative auf einem gemeinsamen Schild zusammenzufassen (vgl. Bild 14).

5.4 Umleitungsbeschilderung

Die Ausweisung der Umleitungsstrecken für den gesperrten Osterdeich muss nicht nur verkehrliche, sondern auch immissionstechnische Aspekte berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund sind Umleitungsstrecken, die eine Inanspruchnahme der Bereiche Am Dobben/Dobbenweg und Dobbenweg/Bismarckstraße bedeuten würden, nicht realisierbar, so dass damit auch der Sielwall nicht für eine Umleitungsstrecke genutzt werden kann. Nach Abstimmung mit den betroffenen Dienststellen ist für die Umleitungsstrecke in beiden Fahrtrichtungen eine Führung über Georg-Bitter-Straße, Bismarckstraße, Graf-Moltke-Straße, Hollerallee, Hermann-Böse-Straße, Gustav-Deetjen-Tunnel, Herdentorsteinweg, Am Wall und Altenwall vorgesehen (vgl. Bild 14). Da auch in diesem Fall eine zeitlich begrenzte Maßnahme ausgeschildert wird, soll auch hier eine klappbare Beschilderung zum Einsatz kommen.

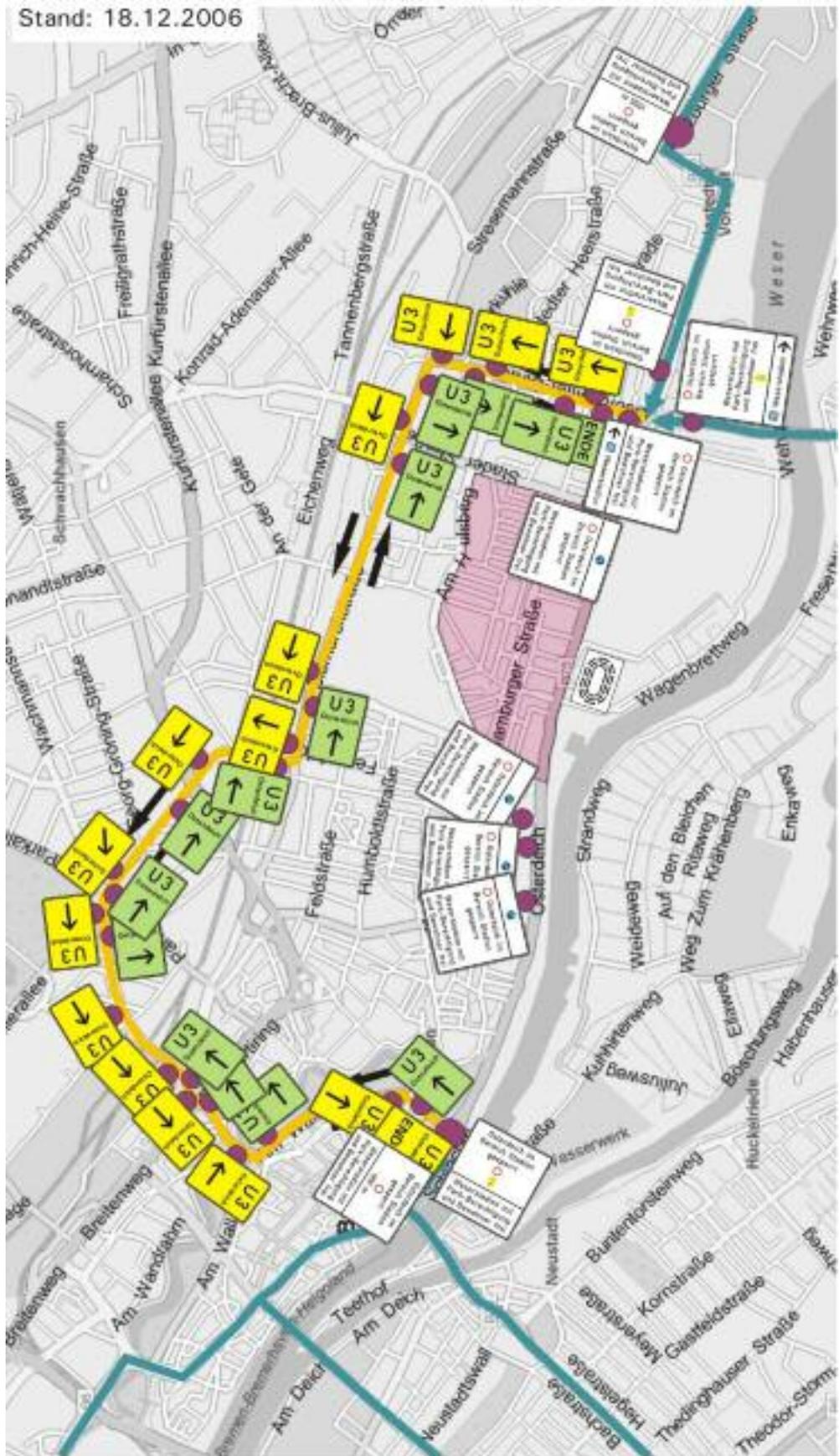


Bild 14: Konzept zur Beschilderung für die Sperrung des Osterdeichs und zugehörige Umleitungsbeschilderung (Farbe grün bei U-Beschilderung nur zur Unterscheidung)

5.5 Beschilderung der Anwohnerschutzzone

Für die Beschilderung der Anwohnerschutzzone wurden mit der zuständigen Verkehrsbehörde beim Amt für Straßen und Verkehr folgende Randbedingungen vereinbart (vgl. Bild 15):

- Die mobile Schranken und die Absturzsicherungen (d. h. Baustellensicherungsäune) an den definierten Ein- und Ausfahrten der Anwohnerschutzzone müssen mit Zeichen 250 StVO („Verbot für Fahrzeuge aller Art“) und ggf. mit einem Zusatzschild ausgestattet werden.
- Die mit Absturzsicherungen gesperrten Quartierzufahrten werden mit Zeichen 250 StVO beschildert. Fahrtrichtungsgebote müssen hier nicht aufgestellt werden.
- Für die aus dem Quartier herausführenden Einbahnstraßen ist die vorhandene Beschilderung mit Zeichen 267 StVO („Verbot der Einfahrt“) ausreichend.
- Am nördlichen Fahrbahnrand des Osterdeiches (in Fahrtrichtung Innenstadt) soll zwischen Stader Straße und Verdener Straße nach jeder Einmündung mit Zeichen 229 StVO („Taxenstand“) der geplante Taxenaufstellbereich beschildert werden.
- Im südlichen Seitenraum des Osterdeiches (in Fahrtrichtung Hemelingen) muss zwischen Sielwall und Auf dem Peterswerder der Längsparkstreifen während der Veranstaltungszeit gesperrt werden, da die wartenden P+R-Busse und Stadtteilbusse eine Ausfahrt vom Parkstreifen blockieren werden. Auf die Sperrung muss unter Nennung des Datums und der Uhrzeit vorab hingewiesen werden, so dass mehrfach im Verlauf des Parkstreifens das Zeichen 283-50 („absolutes Halteverbot“) und ein Zusatzschild mit steckbaren Ziffern aufzustellen ist.

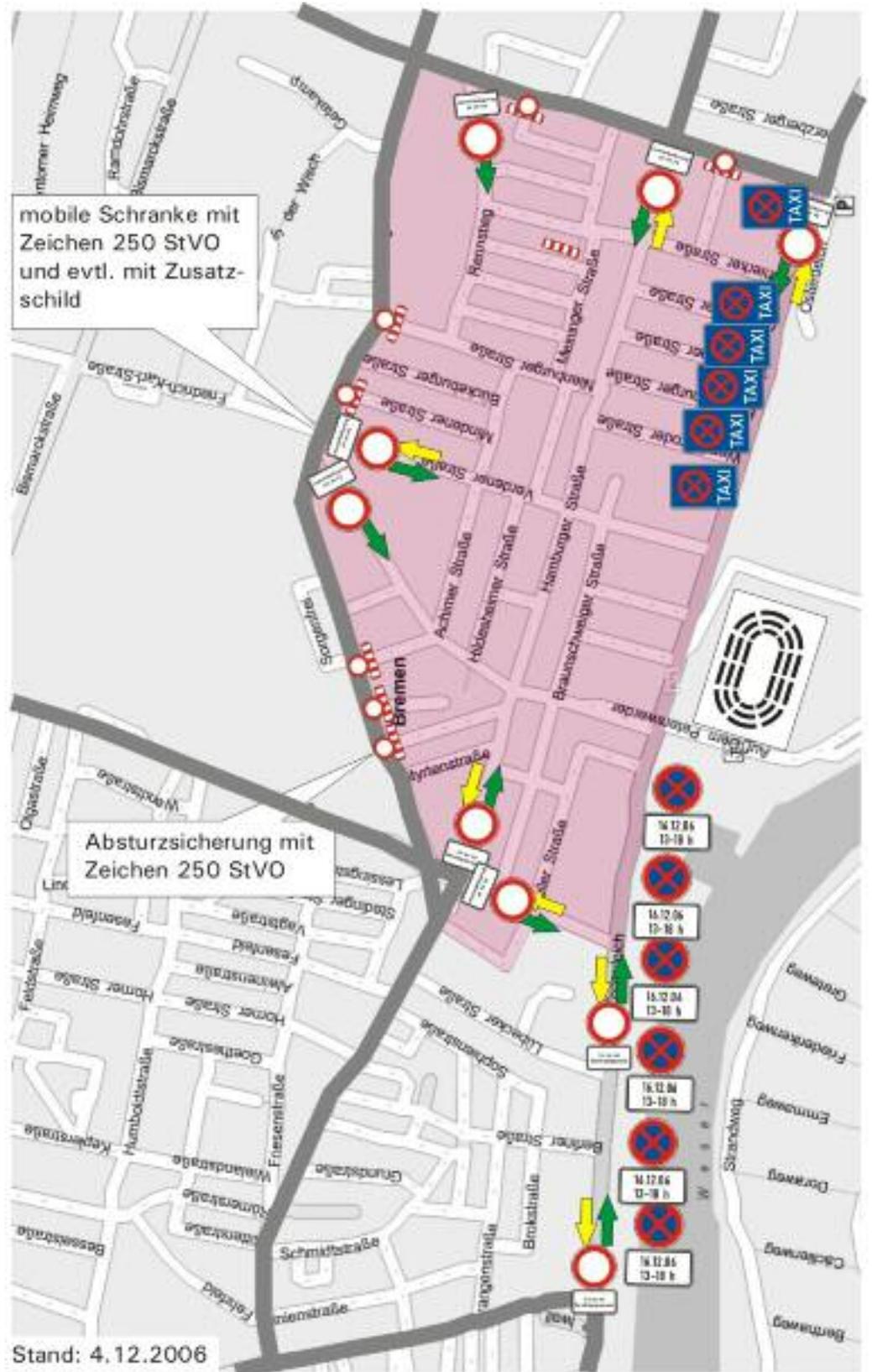


Bild 15: Konzept zur Beschilderung der Anwohnerschutzzone

6 Kostenschätzung

Die Kostenschätzung für die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Weserstadion unterscheidet nach Investitionskosten und Betriebskosten. **Investitionskosten** sind bei der Umsetzung folgender Maßnahmen zu berücksichtigen:

- dynamische und statische P+R-Wegweisung im nachgeordneten Netz,
- dynamische und statische P+R-Wegweisung an Bundesautobahnen,
- Ingenieurleistungen einschl. RE-Entwurf für dynamische und statische P+R-Wegweisung,
- Beschilderung der Haltestellen für P+R-Busse,
- Beschilderung der Anwohnerschutzzone mit Klapptafeln,
- Beschilderung der Umleitungsstrecken mit Klapptafeln,
- Absperrmaßnahmen für die Anwohnerschutzzone,
- Umsetzung des privilegierten Parkens auf den Stadionparkplätzen und
- Ergänzung der Programme für die Lichtsignalsteuerungen.

Darüber hinaus sind **Betriebskosten** für die Durchführung folgender Maßnahmen aufzuwenden:

- Auf- und Abbau der temporären Absperr- und Beschilderungsmaßnahmen für die Anwohnerschutzzone,
- Auf- und Zuklappen der wegweisenden Beschilderung im weiteren Umfeld der Anwohnerschutzzone,
- Auf- und Zuklappen der Umleitungsbeschilderung,
- Kontrolle an den Ein- und Ausfahrten der Anwohnerschutzzone,
- Kontrolle an den Zufahrten der Stadionparkplätze,
- Verkehrslenkung durch die Polizei sowie
- P+R-Verkehre der BSAG
- Betrieb der dynamischen Beschilderung

6.1 Investitionskosten

6.1.1 Dynamische und statische P + R-Wegweisung im nachgeordneten Netz

Auch in der Kostenschätzung für die dynamische und statische P + R-Wegweisung im nachgeordneten Netz werden sämtliche Wegweisungskomponenten für die P + R-Beschilderung der beiden Veranstaltungszentren Weserstadion und Messe/AWD-Dome zusammengefasst. Die Investitionskosten betragen einschließlich der sonstigen Maßnahmen voraussichtlich etwa EUR 405.000,00 (vgl. Tabelle 4).

| P + R-Konzept Weserstadion und Messe/ AWD-Dome | | | | | | |
|--|-------------------------|----------------------------|---|--------------------|--|-----------------------|
| Handlungskonzept | | | | | | |
| Flankierende Maßnahmen im nachgeordneten Netz | | | | | | |
| Abschnitt | Fahrtrichtung | vor Anschlussstelle | Anzeige | Anzeigentyp | erforderliche Maßnahme | Kostenschätzung [EUR] |
| Zubringer Hemelingen | stadteinwärts/außerorts | vor Hemelinger Hafendamm | Weserstadion geradeaus P + R Weserstadion geradeaus P + R Weserstadion rechts | dynamisch | frei programmierbarer Wechselwegweiser | 90.000 |
| Zubringer Hemelingen | stadteinwärts/außerorts | vor Rampe Saaldeich | P + R Weserstadion rechts | dynamisch | frei programmierbarer Einzelwegweiser | 20.000 |
| Zubringer Hemelingen | stadteinwärts/außerorts | vor Rampe Grenzappel | P + R Weserstadion rechts | dynamisch | frei programmierbarer Einzelwegweiser | 20.000 |
| Zubringer Horn-Lehe | stadteinwärts/innerorts | vor Hochschulring | Messe geradeaus P + R Messe geradeaus P + R Messe rechts | dynamisch | 2 frei programmierbare Einzelwegweiser | 25.000 |
| Hochschulring | stadteinwärts/innerorts | vor Badgasteiner Straße | P + R Messe links | dynamisch | frei programmierbarer Einzelwegweiser | 20.000 |
| Universitätsallee | stadteinwärts/innerorts | vor Enrique-Schmidt-Straße | P + R Messe rechts | dynamisch | frei programmierbarer Einzelwegweiser | 20.000 |
| Zubringer Überseestadt Ausfahrt Utbremer Str. | stadteinwärts/innerorts | vor Utbremer Straße | P + R Messe geradeaus P + R Weserstadion geradeaus | dynamisch | frei programmierbarer Einzelwegweiser | 20.000 |
| Hansestraße | stadteinwärts/innerorts | vor Hans-Böckler-Straße | P + R Messe geradeaus P + R Weserstadion geradeaus | dynamisch | frei programmierbarer Einzelwegweiser | 20.000 |
| Hans-Böckler-Straße | stadtauswärts/innerorts | vor Hansator | P + R Messe links | dynamisch | frei programmierbarer Einzelwegweiser | 20.000 |
| Datenübertragung nachgeordnetes Netz | | | | | | 24.000 |
| Stromversorgung nachgeordnetes Netz | | | | | | 36.000 |
| Sonstige Maßnahmen | | | | | | |
| Unterzentrale Hardware/ Software | | | | | | 60.000 |
| Rückstaudetektion AS Hemelingen | | | | | | 15.000 |
| Universität Datenerfassung | | | | | | 15.000 |
| Summe nachgeordnetes Netz | | | | | | 315.000 |
| Summe sonstige Maßnahmen | | | | | | 90.000 |
| Kosten für Umsetzung P + R-Konzept im nachgeordneten Netz | | | | Gesamtsumme | | 405.000 |

Stand: 20.12.2006

Tab. 4: Kostenschätzung für die Maßnahmen der dynamischen und statischen P + R-Wegweisung im nachgeordneten Netz sowie für die sonstigen Maßnahmen

6.1.2 Dynamische und statische P + R-Wegweisung an Bundesfernstraßen

Die Kostenschätzung für die dynamische und statische P + R-Wegweisung an den Bundesfernstraßen beinhaltet die Wegweisungskomponenten für die P + R-Beschilderung der beiden Veranstaltungszentren Weserstadion und Messe/AWD-Dome. Die Investitionskosten betragen voraussichtlich knapp EUR 775.000,00 (vgl. Tabelle 5).

| P + R-Konzept Weserstadion und Messe/ AWD-Dome | | | | | | |
|--|-----------------------------|--|--|-------------|---|------------------------------|
| Handlungskonzept | | | | | | |
| Flankierende Maßnahmen an den Bundesfernstraßen | | | | | | |
| Bundesfernstraßen-nummerierung | Fahrtrichtung/ Lage | vor Anschlussstelle | Anzeige | Anzeigentyp | erforderliche Maßnahme | Kostenschätzung [EUR] |
| BAB A1 | Osnabrück außerorts | Bremer Kreuz | Weserstadion geradeaus P + R Weserstadion geradeaus Messe rechts P + R Messe rechts | dynamisch | Wechselwegweisertafel in Prismentechnik | vorhanden |
| BAB A1 | Osnabrück außerorts | Uphusen | P + R geradeaus | statisch | statischer Einzelwegweiser | vorhanden |
| BAB A1 | Osnabrück außerorts | Bremen-Hemelingen | P + R Messe geradeaus Weserstadion rechts P + R Weserstadion rechts | dynamisch | Wechselwegweiser in Prismentechnik | 20.000 |
| BAB A1 | Osnabrück außerorts | Verteilerfahrbahn in AS Bremen-Hemelingen | Weserstadion rechts P + R Weserstadion rechts oder geradeaus | dynamisch | 2 x Wechselwegweiser in Prismentechnik | 40.000 |
| BAB A1 | Hamburg/ außerorts | AD Stuhr | Weserstadion geradeaus P + R Weserstadion geradeaus Messe rechts/ geradeaus | dynamisch | Wechselwegweiser in Prismentechnik | im Rahmen WWW GVZ/ Messe |
| BAB A1 | Hamburg/ außerorts | Bremen-Arsten | Weserstadion rechts P + R Weserstadion geradeaus Messe rechts P + R Messe rechts | dynamisch | 2 x Wechselwegweisertafel in Prismentechnik | 120.000 |
| BAB A1 | Hamburg/ außerorts | Bremen-Hemelingen | P + R Weserstadion rechts | dynamisch | vorh. Wechselwegweisertafel in Prismentechnik mit Auf- kleber anpassen | 7.500 |
| BAB A1 | Hamburg/ außerorts | Verteilerfahrbahn in AS Bremen-Hemelingen | P + R Weserstadion rechts oder geradeaus | dynamisch | 2 x Wechselwegweiser in Prismentechnik | 40.000 |
| BAB A27 | Bremerhaven/ außerorts | Bremer Kreuz | Weserstadion rechts P + R Weserstadion rechts Messe geradeaus P + R Messe geradeaus | dynamisch | Wechselwegweiser in Prismentechnik | vorhanden |
| BAB A27 | Bremerhaven/ außerorts | Bremen-Sebaldsbrück | P + R geradeaus | statisch | statischer Einzelwegweiser | vorhanden |
| BAB A27 | Bremerhaven/ außerorts | Bremen-Vahr | P + R geradeaus | statisch | statischer Einzelwegweiser | vorhanden |
| BAB A27 | Bremerhaven/ außerorts | Bremen-Horn-Lehe | Messe geradeaus Messe rechts P + R Messe rechts | dynamisch | Wechselwegweisertafel in Prismentechnik | 60.000 |
| BAB A27 | Bremerhaven/ außerorts | Bremen-Überseestadt | Messe rechts | statisch | statischer Wegweiser | 10.000 |
| BAB A27 | Walsrode/ außerorts | AD Bremen-Industrie Häfen | Messe geradeaus P + R Messe geradeaus P + R Weserstadion geradeaus | dynamisch | Wechselwegweisertafel in Prismentechnik | vorhanden |
| BAB A27 | Walsrode/ außerorts | Bremen-Überseestadt | Messe rechts P + R Messe geradeaus P + R Messe rechts P + R Weserstadion rechts | dynamisch | Wechselwegweiser in Prismentechnik | vorhanden |
| BAB A27 | Walsrode/ außerorts | Bremen-Horn-Lehe | P + R rechts | statisch | statischer Einzelwegweiser | vorhanden |
| BAB A28 | Stuhr/ außerorts | AD Delmenhorst | Weserstadion geradeaus/rechts P + R Weserstadion rechts Messe geradeaus P + R Messe geradeaus | dynamisch | Wechselwegweisertafeln in Prismentechnik | im Rahmen Wegweisung A28 |
| BAB A 28 | Stuhr/ außerorts | AD Stuhr | Weserstadion rechts P + R Weserstadion rechts | dynamisch | 2 x Wechselwegweiser in Prismentechnik | 40.000 |
| BAB A 28 | Oldenburg/ außerorts | AD Delmenhorst | P + R rechts | statisch | statische Einzelwegweiser | im Rahmen Wegweisung A28 |
| BAB A 281 | GVZ/ innerorts | Bremen-Neustadt | Messe | statisch | statische Wegweisung | im Rahmen Wegweisung A281 |
| B6 Zubringer Arsten | stadteinwärts/ innerorts | vor Kattenturmer Heerstraße | Messe geradeaus P + R Messe geradeaus P + R Messe rechts | dynamisch | frei programmierbarer Wechselwegweiser | 40.000 |
| B6 Zubringer Überseestadt | stadteinwärts/ innerorts | vor Utbremer Kreisel | Messe rechts P + R Messe geradeaus P + R Weserstadion geradeaus | dynamisch | frei programmierbarer Wechselwegweiser an Verkehrszeichenbrücke | 90.000 |
| B6 Zubringer Überseestadt | stadteinwärts/ innerorts | vor Utbremer Straße | P + R Messe rechts P + R Weserstadion rechts | dynamisch | frei programmierbarer Einzelwegweiser | 20.000 |
| B75 Oldenburger Straße | stadteinwärts/ innerorts | vor Roland Center | Weserstadion geradeaus Messe/P + R Messe geradeaus P + R Messe rechts | dynamisch | vorh. Prismenwender bekleben | 5.000 |
| B75 Oldenburger Straße | stadteinwärts/ innerorts | vor Norderländer Straße | Weserstadion geradeaus Messe/P + R Messe geradeaus P + R Messe rechts | dynamisch | frei programmierbarer Wechselwegweiser | 40.000 |
| B75 Oldenburger Straße | stadteinwärts/ innerorts | vor A 281 AS Bremen-Neustadt | Weserstadion rechts Messe/P + R Messe geradeaus | statisch | statischer Einzelwegweiser bzw. Anpassung der vorhandenen Wegweisung | 5.000 |
| B75 Oldenburger Straße | stadteinwärts/ innerorts | vor Große Sortillienstr./ Westerstraße | Messe/P + R Messe geradeaus | statisch | statischer Einzelwegweiser bzw. Anpassung der vorhandenen Wegweisung | 5.000 |
| B75 Oldenburger Straße | stadteinwärts/ innerorts | vor NordWestKnoten | P + R Messe rechts Messe geradeaus | dynamisch | frei programmierbarer Wechselwegweiser | 90.000 |
| Datenübertragung Bundesfernstraßen | | | | | | 50.000 |
| Stromversorgung Bundesfernstraßen | | | | | | 90.000 |
| Kosten für Umsetzung P + R-Konzept an Bundesfernstraßen | | | | | Gesamtsumme | 772.500 |

Stand: 20.12.2006

Tab. 5: Kostenschätzung für die Maßnahmen der dynamischen P + R-
Wegweisung an den Bundesfernstraßen

6.1.3 Ingenieurleistungen einschließlich RE-Entwurf für dynamische und statische P + R-Wegweisung

Um eine Finanzierung der dynamischen und statischen Wegweisung an den Bundesfernstraßen aus Bundesmitteln zu erhalten, muss ein Antrag gemäß den „Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau“ (RE-Entwurf) ausgearbeitet und zur Genehmigung eingereicht werden. Darüber hinaus fallen Kosten für alle weiteren Ingenieurleistungen wie z.B. Entwurf, Detailplanung, Ausschreibung, Bauüberwachung, Projektsteuerung, Bauoberleitung, Bodengutachten, Materialprüfungen, Prüfstatiker etc. an, die in einem Umfang von etwa EUR 200.000,00 anzusetzen sind.

6.1.4 Beschilderung der Haltestellen für P + R-Busse

Nach Planung der BSAG sind im Bereich des Hemelinger Hafendamms zwischen dem Allerkaai im Norden und der Weser-Ems-Straße im Süden etwa sechs Haltepunkte sowie im Überlaufbereich südlich der Autobahn zwei Haltepunkte für die P+R-Busse erforderlich. Da die Haltestellen nur an den Veranstaltungstagen bedient werden, ist auch hier eine Klappbeschilderung erforderlich. Zusätzlich sind die Haltepunkte für die Nutzung bei Abendveranstaltungen mit einer Beleuchtung auszustatten. Je Haltepunkt sind Investitionskosten von etwa EUR 6.000,00 aufzuwenden, so dass insgesamt EUR 48.000,00 bereitgestellt werden müssen.

6.1.5 Beschilderung der Anwohnerschutzzone mit Klapptafeln

Für die Beschilderung der Anwohnerschutzzone wird im wesentlichen eine Kleinbeschilderung benötigt, um auf die Einfahrverbote, die Einfahrmöglichkeit mit Anwohnerausweis, die Einrichtung eines Taxenstandes sowie die Sperrung des Längsparkstreifens auf der Südseite des Osterdeiches hinzuweisen. Ein Teil dieser Beschilderung wird zur Montage an den mobilen Absperrelementen benötigt und daher dem die Zone betreibenden Beschilderungsdienst zur Nutzung zur Verfügung gestellt. Die übrigen Schilder für den Taxenstand und die Sperrung des Längsparkstreifens sind als Klappschilder für eine temporäre Nutzung auszulegen. Insgesamt sind für die Beschilderung der Anwohnerschutzzone Investitionskosten von etwa EUR 10.500,00 zu erwarten.

6.1.6 Beschilderung der kleineren P + R-Standorte mit Klapptafeln

Für die Beschilderung der kleineren P + R-Standorte erfolgt im Allgemeinen in Kombination mit dem Hinweis, dass die Stellplätze am Weserstadion nur mit einer Parkberechtigung genutzt werden können. Dies betrifft insgesamt sieben Standorte.

Zusätzlich soll am Knotenpunkt Osterdeich/Georg-Bitter-Straße/Hastedter Brückenstraße/Hastedter Osterdeich in den Knotenpunktzufahrten Georg-Bitter-Straße und Hastedter Brückenstraße die P + R-Wegweisung mit dem Hinweis auf die Osterdeichsperrung kombiniert werden. Sämtliche Wegweiser werden nur temporär vor Veranstaltungsbeginn benötigt, so dass auch diese Schilder als klappbare Tafeln aufgestellt werden müssen.

Insgesamt belaufen sich die Investitionskosten für die Beschilderung der kleineren P + R-Standorte mit Klapptafeln voraussichtlich auf etwa EUR 46.000,00. Das Auf- und Zuklappen der Tafeln kann durch einen privaten Dienst erfolgen. Die zugehörigen Kosten sind Bestandteil der Betriebskosten.

6.1.7 Beschilderung der Umleitungsstrecken mit Klapptafeln

Für die Beschilderung der Umleitungsstrecken wurde ein Beschilderungskonzept erarbeitet, bei dem auch die Umleitungsstrecken mit Klapptafeln ausgedeutet werden. Das Konzept beinhaltet klappbare Wegweisertafeln an neu zu setzenden Masten, die auf die Sperrung des Osterdeichs hinweisen und an den Knotenpunkten Tiefer/Altenwall/Osterdeich sowie Osterdeich/Georg-Bitter-Straße/ Hastedter Brückenstraße/Hastedter Osterdeich die Umleitungsstrecke ankündigen. Bei der eigentlichen Umleitungsbeschilderung wurde davon ausgegangen, dass die Klapptafeln auf Grund ihrer relativ kleinen Größe voraussichtlich an vorhandenen Masten angebracht werden. Die Investitionskosten für die Klapptafeln der Umleitungsstrecken belaufen sich voraussichtlich auf knapp EUR 39.000,00. Das Auf- und Zuklappen der Tafeln kann durch einen privaten Dienst erfolgen. Die zugehörigen Kosten sind Bestandteil der Betriebskosten.

6.1.8 Absperurmaßnahmen für die Anwohnerschutzzone

Die Absperurmaßnahmen für die Anwohnerschutzzone umfassen Straßensperrungen mit mobilen Schranken an den stärker frequentierten Ein- und Ausfahrten, einfache Straßensperrungen mit Absturzsicherungen an den schwach frequentierten Ein- und Ausfahrten sowie Straßensperrungen ohne Ein- und Ausfahrsmöglichkeit an den komplett abgehängten Straßen.

Die mobilen Schranken und die Absturzsicherungen sollen gemäß gemeinsamer Abstimmung nur während der Schutzzeiten aufgestellt werden und danach wieder abgeräumt werden. Sie sind daher Bestandteil der Betriebskosten für das Einrichten der Schutzzone (vgl. Abschnitt 6.2.1).

Bei den Straßensperrungen ohne Ein- und Ausfahrsmöglichkeit sind zwei Möglichkeiten gegenüberzustellen. Denkbar ist das temporäre Aufstellen von Arbeitsstellenzäunen als Absperurmaßnahme, wobei hierbei von der Polizei eine Aufsichtsperson (privater Wachdienst) gefordert wird. Bei einer derartigen Lösung fallen keine Investitions-, sondern nur Betriebskosten an. Demgegenüber ist auch das Einsetzen von abschließbaren Steckpfosten denkbar, für die dann keine Personalkosten aufzuwenden wären.

Je abgesperrter Straße sind etwa EUR 2.700,00 für die Beschaffung der Steckpfosten und das Einbringen der Bodenhülsen zu erwarten, so dass für insgesamt sieben Sperren demnach etwa EUR 19.000,00 aufzuwenden wären. Das Auf- und Abbauen der Steckpfosten ist Bestandteil der Betriebskosten.

6.1.9 Umsetzung des privilegierten Parkens auf den Stadionparkplätzen

Für die Umsetzung des privilegierten Parkens auf den Stadionparkplätzen sind in erster Linie Werbe- und Marketingmaßnahmen zu finanzieren, die an dieser Stelle kostenmäßig nicht quantifiziert werden können. Die Beschilderung der Maßnahme an den zuführenden Straßen ist in der Ausschilderung der Anwohnerschutzzone enthalten und stellt somit in dieser Hinsicht keinen separaten Kostenfaktor dar. Umbaumaßnahmen der Ein- und Ausfahrtsituation auf den Stadionparkplätzen sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht erforderlich, da die Einfahrkontrolle auf dem Osterdeich stattfinden soll.

6.1.10 Ergänzung der Programme für die Lichtsignalsteuerungen

Eine Anpassung und ggf. Ergänzung der Sportprogramme in den Lichtsignalsteuerungen wird vom Amt für Straßen und Verkehr (ASV) an Fremdfirmen vergeben. Die Kosten für die Anpassung der Steuerungsparameter bei den Lichtsignalanlagen am Osterdeich sowie die Kosten für Verkehrsbeobachtungen und Justierung der Programme können mit ca. EUR 20.000,00 in Ansatz gebracht werden. Nach Auskunft des ASV sind die Lichtsignalsteuerungen im Bereich Bismarckstr./Stresemannstr. und Georg-Bitter-Straße selbstregulierend.

6.2 Betriebskosten

Die in den Abschnitten 6.2.1 bis 6.2.7 aufgeführten Betriebskosten können im Rahmen dieser Untersuchung nicht detailliert abgeschätzt werden, sondern sind erst mit entsprechenden vertraglichen Regelungen der zu erbringenden Leistung zu definieren bzw. ergeben sich als Wettbewerbsergebnis einer ausgeschriebenen Leistung. Die folgenden Schätzwerte sind daher nur als „Merkposten“ zu interpretieren.

6.2.1 Auf- und Abbau der temporären Absperr- und Beschilderungsmaßnahmen für die Anwohnerschutzzone

Diese Position beinhaltet den Auf- und Abbau der Straßensperrungen mit Absturzsicherungen bzw. mobilen Schranken sowie das Auf- und Zuklappen der Klapptafelbeschilderung im direkten Umfeld der Anwohnerschutzzone. Die Kosten sind im Bereich von etwa EUR 1.500,00 je Veranstaltung zu erwarten.

6.2.2 Auf- und Zuklappen der wegweisenden Beschilderung und der P+R-Beschilderung im weiteren Umfeld der Anwohnerschutzzone

Für das Auf- und Zuklappen der wegweisenden Beschilderung und der P+R-Beschilderung im weiteren Umfeld der Anwohnerschutzzone ist darauf zu achten, dass die Arbeiten in einem Zeitraum von 30 min vor Einrichtung bzw. 30 min nach Aufhebung der Schutzzone abgeschlossen sein sollten. Das kann ggf. den gleichzeitigen Einsatz mehrerer Fahrzeuge erforderlich machen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass je nach Montageort der Schilder evtl. ein Hubsteigereinsatz erforderlich wird, der die Kosten ganz maßgeblich beeinflusst. Als Kostenansatz für einen Hubsteiger mit Fahrer und Korbmonteur sind etwa EUR 150,00/h anzusetzen, so dass je Veranstaltung etwa EUR 300,00 als Betriebskosten aufzuwenden sind.

6.2.3 Auf- und Zuklappen der Umleitungsbeschilderung

Für das Auf- und Zuklappen der Umleitungsbeschilderung gelten die gleichen Zeit- und Montageanforderungen wie in Abschnitt 6.2.2. Auch für das Ausführen dieser Arbeiten wird ein Hubsteigereinsatz zu Grunde gelegt, so dass je Veranstaltung etwa EUR 300,00 als Betriebskosten aufzuwenden sind.

6.2.4 Kontrolle an den Ein- und Ausfahrten der Anwohnerschutzzone

Für die Absperrmaßnahmen der Anwohnerschutzzone mit mobilen Schranken an den stärker frequentierten Ein- und Ausfahrten werden voraussichtlich je Schranke eine Kontrollperson und eine Schrankenbedienung benötigt. Bei den einfachen Straßenabsperungen an den schwach frequentierten Ein- und Ausfahrten erscheint eine Person ausreichend, die sowohl die Kontrolle und auch das Öffnen/Schließen der Absperrung übernimmt. Je Person sind etwa drei Stunden Arbeitszeit mit einem Kostenfaktor von etwa EUR 15,00/h zu berücksichtigen, so dass für die Kontrolle an den Ein- und Ausfahrten der Anwohnerschutzzone Personalkosten in Höhe von etwa EUR 1.400,00 je Veranstaltung entstehen.

Hinweis:

Sollten auch die dauerhaft ohne Einfahrmöglichkeit gesperrten Zufahrten mit Personal zu besetzen sein (Variante Baustellenabsturzsicherung an Stelle von Variante Steckpfosten), fallen dafür bei sieben Sperrungen Personalkosten in Höhe von etwa EUR 315,00 je Veranstaltung an.

6.2.5 Sonstige Betriebskosten

Kontrolle der Parkberechtigungen an den Zufahrten der Stadionparkplätze
Merkposition ohne Kostenschätzung (nicht Bestandteil der Untersuchung)

Verkehrslenkung durch die Polizei
Merkposition ohne Kostenschätzung (nicht Bestandteil der Untersuchung)

P+R-Verkehre der BSAG
Merkposition ohne Kostenschätzung (nicht Bestandteil der Untersuchung)

Kosten für den Betrieb der dynamischen Beschilderung im nachgeordneten netz

Das Amt für Straßen und Verkehr hat in einer überschlägigen Schätzung jährliche Kosten von etwa EUR 15.000,00 für die Unterhaltung und den Betrieb der dynamischen Beschilderung im nachgeordneten Netz ermittelt.

6.3 Zusammenfassung der Kostenschätzung

In Tabelle 6 sind die Ergebnisse der Kostenschätzung positionswise zusammengefasst.

| Verkehrskonzept Weserstadion - Fortschreibung | |
|---|---------------------------|
| Kostenzusammenfassung | |
| Investitionskosten | [EUR] |
| dynamische und statische P+R-Wegweisung im nachgeordneten Netz | 405.000 |
| dynamische und statische P+R-Wegweisung an Bundesfernstraßen | 772.500 |
| Ingenieurleistungen einschl. RE-Entwurf für dynamische und statische P+R-Wegweisung | 200.000 |
| Beschilderung der Haltestellen für P+R-Busse | 48.000 |
| Beschilderung der Anwohnerschutzzone mit Klapptafeln | 10.500 |
| Beschilderung der kleineren P+R-Standorte mit Klapptafeln | 46.000 |
| Beschilderung der Umleitungsstrecken mit Klapptafeln | 39.000 |
| Absperrmaßnahmen für die Anwohnerschutzzone | 19.000 |
| Umsetzung des privilegierten Parkens auf den Stadionparkplätzen | keine Angabe |
| Ergänzung der LSA-Programme | 20.000 |
| Betriebskosten | [EUR] |
| Auf- und Abbau der temporären Absperr- und Beschilderungsmaßnahmen für die Anwohnerschutzzone | 1.500 je Veranstaltung |
| Auf- und Zuklappen der wegweisenden Beschilderung und der P+R-Beschilderung im weiteren Umfeld der Anwohnerschutzzone | 300 je Veranstaltung |
| Auf- und Zuklappen der Umleitungsbeschilderung | 300 je Veranstaltung |
| Kontrolle der Ein- und Ausfahrten der Anwohnerschutzzone | 1.400 je Veranstaltung |
| Kontrolle der Parkberechtigungen an den Zufahrten der Stadionparkplätze | keine Angabe |
| Verkehrslenkung Polizei | keine Angabe |
| P+R-Verkehre BSAG | keine Angabe |
| Betrieb der dynamischen Beschilderung im nachgeordneten Netz | 15.000 jährlich |

Tab. 6: Zusammenfassung der Kostenschätzung

7 Zusammenfassung der Ergebnisse

Zielsetzung

Mit der vorliegenden Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Weserstadion werden die vertraglichen Vereinbarungen des Moderationsverfahrens Pauliner Marsch erfüllt, nach Möglichkeiten zu suchen, um bei Großveranstaltungen im Weserstadion die Belastungen der angrenzenden Wohnquartiere durch den fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehr zu reduzieren. Gleichzeitig berücksichtigt das Konzept in den zugrundeliegenden Mengen- und Kapazitätsannahmen die laufende Diskussion um eine mögliche Erweiterung des Weserstadions um etwa 8.000 Plätze auf dann etwa 50.000 Plätze.

Im Kernpunkt beinhaltet das „Verkehrskonzept Weserstadion - Fortschreibung“ die Einrichtung einer Anwohnerschutzzone im an das Weserstadion angrenzenden Quartier, das durch die Straßenzüge Lüneburger Straße, Am Schwarzen Meer, Am Hulsberg, Stader Straße und Osterdeich (Kernzone) begrenzt wird.

Die der Kernzone benachbarten Quartiere werden als Beobachtungszonen eingestuft, da hier zwar durchaus Auswirkungen der Anwohnerschutzzone im Sinne von Verlagerungen erwartet werden, dennoch unklar ist, ob diese Auswirkungen so gravierend sind, um Gegenmaßnahmen (Ausweisung weiterer Schutzzone) zu rechtfertigen.

Anwohnerschutzkonzept

Die Anwohnerschutzzone reglementiert in einem Zeitraum von etwa 2,5 h vor Veranstaltungsbeginn bis etwa 10 min nach Veranstaltungsbeginn die Zufahrt zum Quartier nur für die Kraftfahrzeuge berechtigter Anwohner. Innerhalb der Anwohnerschutzzone bleiben die vorhandenen Reglementierungen unverändert. Die kontrollierte Zufahrt in die Schutzzone und die Ausfahrt aus der Schutzzone sind nur an wenigen, fest definierten Ein- und Ausfahrten möglich.

Für die Funktionsfähigkeit des Konzeptes ist es erforderlich, im Umfeld der Schutzzone möglichst wenig Kraftfahrzeugverkehr abzuwickeln, so dass Spontanverkehre zum Stadion und Durchgangsverkehre auf dem Osterdeich zu vermeiden sind. In der Konsequenz bedeutet dies, dass

- die Stellplätze am Stadion zukünftig fest vermietet werden und
- der Osterdeich im Abschnitt Stader Straße bis Sielwall für den Durchgangsverkehr gesperrt wird.

Die Sperrung des Osterdeichs ist für einen Zeitraum von etwa 2,5 h vor Veranstaltungsbeginn bis etwa 1 h nach Veranstaltungsende vorgesehen. Eine zwischenzeitlich Aufhebung der Sperrung ist nicht zweckmäßig. In der Gesamtbetrachtung stellt die Sperrung des Osterdeichs den wesentli-

chen Eckpunkt des Konzeptes dar, um nicht nur das Verkehrsaufkommen im Stadionumfeld zu reduzieren, sondern um hier

- vorrangig einen weitgehend störungsfreien Verkehrsablauf für den P+R-Busverkehr sicherzustellen,
- einen Wartebereich für die Stadtteilbusse und P+R-Busse sowie auch für den Taxiverkehr einzurichten,
- die Kontrolle für die Zugangsberechtigung zur Anwohnerschutzzone und
- die Kontrolle für die Parkberechtigung auf den Stadionparkplätzen zu ermöglichen.

Ziel der Ausweisung der Anwohnerschutzzone ist der Schutz des Quartiers vor dem Veranstaltungsverkehr. Für die davon betroffenen rund 900 Kfz, die derzeit bei Bundesligaspielen in dem als Kernzone definierten Bereich parken, können keine Ersatzflächen im näheren Umfeld bereit gestellt werden.

P+R-Konzept

Vor diesem Hintergrund wurde als zweiter Baustein des Verkehrskonzeptes das Parkraumkonzept für das Weserstadion überarbeitet und ein umfassendes P+R-Konzept entwickelt, um die P+R-Nutzung zu intensivieren.

Die Hochrechnung der gegenwärtigen Stellplatznachfrage auf ein ausgebautes, ausverkauftes Stadion ergibt einen Bedarf von etwa 8.300 Stellplätzen, von denen etwa 2.800 Stellplätze am Stadion sowie in den benachbarten Parkhäusern Klinikum-Mitte (aktuelle Neubauplanungen) und Ostertor-Kulturmeile zur Verfügung stehen.

Für die verbleibende Nachfrage werden Stellplätze an insgesamt fünf P+R-Standorten angeboten. In dieser Konzeption wird am P+R-Standort Hemelinger Hafen mit etwa 4.000 Pkw bzw. etwa 10.000 Veranstaltungsbesuchern die größte Kapazität angeboten. Um eine leistungsfähige Erschließung für die von der Autobahn BAB A1 zufahrenden Verkehrsströme anzubieten, erfolgt innerhalb der Anschlussstelle Bremen-Hemelingen eine Teilung der Anreiserichtungen Hamburg/Hannover und Osnabrück und eine getrennte Führung zu den Stellplätzen des Standortes.

Für die Verbindung zum Weserstadion muss der bereits gegenwärtig eingerichtete Bussonderverkehr intensiviert werden. Für die P+R-Busse muss ein reibungsloser und weitgehend störungsfreier Verkehrsablauf gewährleistet werden, um den P+R-Kunden eine attraktive Stadionanbindung anzubieten und die Vorteilhaftigkeit des Systems zu garantieren. Daher werden An- und Abreiserouten für die P+R-Busse entwickelt, die weitge-

hend unabhängig vom normalen Stadionverkehr geführt werden. Die wesentliche Ablaufveränderung gegenüber dem gegenwärtigen P+R-Verkehr ist der Verzicht auf das Befahren der Pauliner Marsch durch P+R-Busse über die nicht ausreichend leistungsfähige Ostrampe des Weserstadions, verbunden mit einer Neuordnung der Busaufstellung im Stadionbereich. Zukünftig werden Stadtteilbusse und P+R-Busse gleichermaßen den für den MIV gesperrten Osterdeich als Haltepunkt und Warteposition nutzen, so dass der westerseitige Fahrstreifen des Osterdeichs bei Veranstaltungsende auf etwa 1,4 km Länge für wartende Busse benötigt wird.

Wegweisungs- und Beschilderungskonzept

Auf der Grundlage der Bausteine „Anwohnerschutzkonzept“ und „P+R-Konzept“ wurde zunächst ein Wegweisungskonzept entwickelt und dies danach in einem Beschilderungskonzept umgesetzt. Die wegweisende Beschilderung zu den P+R-Standorten setzt bereits auf den Bundesfernstraßen ein und beinhaltet hier zumeist dynamische Komponenten, wobei bestehende Wechselwegweisungssysteme wenn möglich mitgenutzt werden. Da beispielsweise am Hemelinger Hafen das P+R-Angebot nur temporär bei Veranstaltungen verkehrt, kann die zugehörige Wegweisung auch nicht als permanente Beschilderung aufgebaut werden.

Darüber hinaus wurden detaillierte Konzepte für die

- Wegweisung zu den P+R-Standorten abseits der Bundesfernstraßen,
- Hinweisbeschilderung der Osterdeichsperrung und
- zugehörige Umleitungsbeschilderung
- Ausgestaltung der Beschilderung der Anwohnerschutzzone

entwickelt und mit den zuständigen Bremer Dienststellen abgestimmt.

Kostenschätzung

Das „Verkehrskonzeptes Weserstadion – Fortschreibung“ beinhaltet eine Kostenschätzung für die Umsetzung der Maßnahmen, die einen sehr hohen Detaillierungsgrad aufweist. Dabei belaufen sich die Investitionskosten einschließlich der Ingenieurleistungen auf insgesamt knapp EUR 1,6 Mio., wovon allein für die dynamische und statische P+R-Wegweisung knapp EUR 1,4 Mio. aufzuwenden sind.